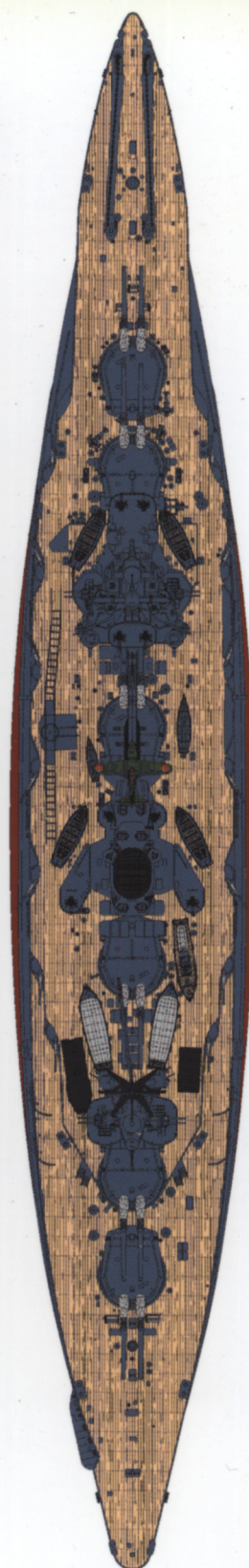


Japoński pancernik
FUSO 1939

Cena 25,00 PLN VAT 0%
ISBN 978-83-60590-99-7



PROFILE MORSKIE

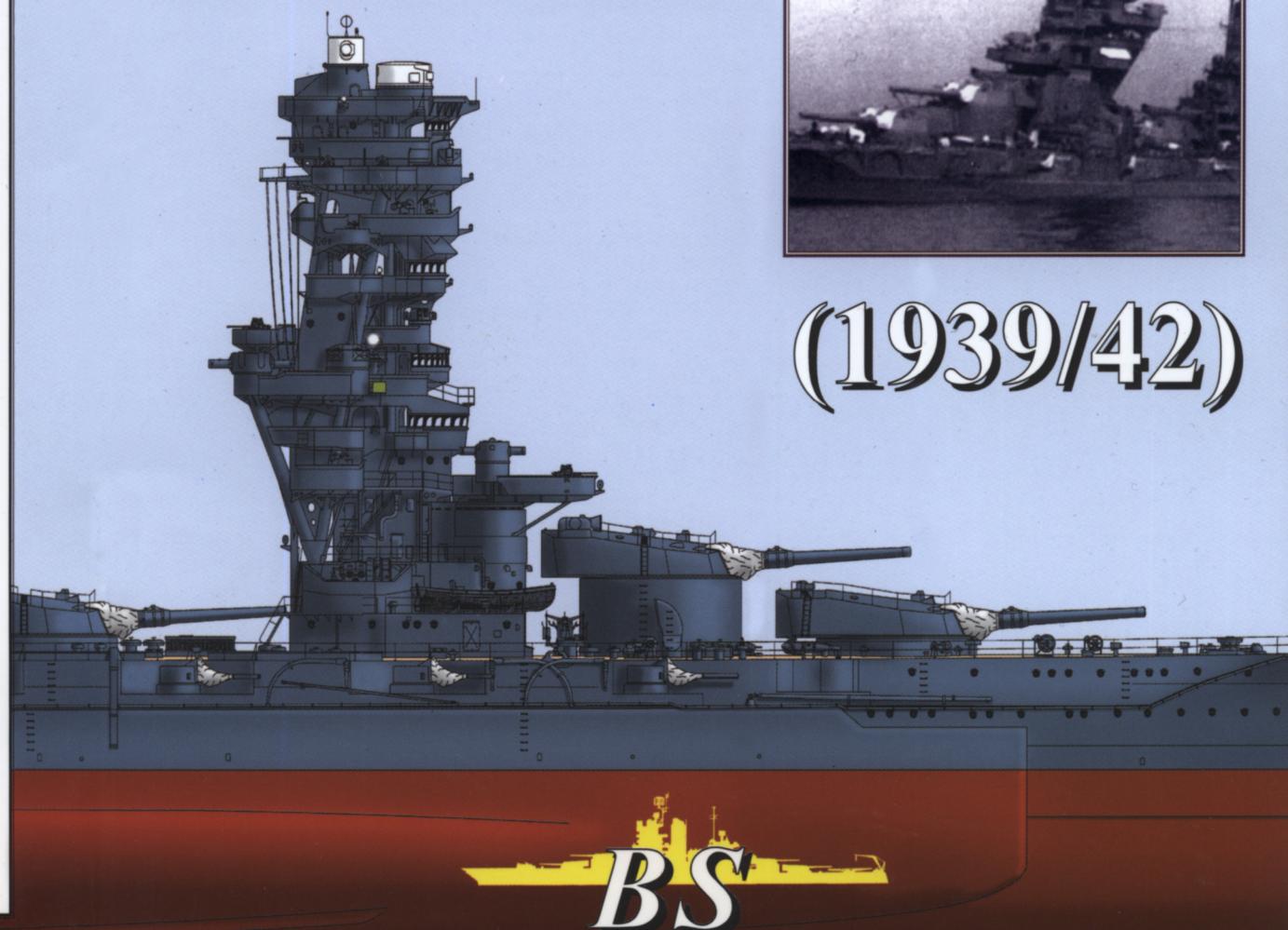
1

Okrety w kolorze / Warships in colour

FUSO



(1939/42)



BS



ALL RIGHTS RESERVED

Żadna część tej publikacji nie może być
kopiowana bez pisemnej zgody
właściciela praw autorskich.

Tekst: Sławomir Brzeziński
Rysunki: Sławomir Brzeziński
Skład: SMB

Copyright © by "BS" Firma Wydawniczo-Handlowa
WYSZKÓW 2007.

Do Czytelnika

Oddajemy do Państwa rąk nietypowy numer PROFILI MORSKICH. Nie ma w nim planów modelarskich, stanowiących dotychczas wyróżnik tej serii. Jest za to dużo więcej tekstu, ciekawe fotografie i doskonale rysunki pokazujące tytułowy okręt w dwóch wersjach, także w kolorze. Stąd zrodził się podtytuł - „Okręty w kolorze”. Zastosowaliśmy nową numerację żeby nie wprowadzać w błąd miłośników klasycznych PROFILI MORSKICH.

Dzięki naszej publikacji zapoznacie się Państwo z konstrukcją, historią i wyglądem tej bardzo interesującej jednostki jaką był pancernik FUSO. Okręt ten przeszedł w trakcie swej kariery wielką przemianę dotyczącą wyglądu zewnętrznego. Zaowocowała ona jedną z najwyższych i najpiękniejszych nadbudówek jakie kiedykolwiek zbudowano na okręcie wojennym. Jest to moja subiektywna ocena ale wielu z Was z pewnością przyzna mi rację.

Niniejsza seria jest skierowana także do modelarzy zamierzających waloryzować swoje modele. Nasze rysunki i schematy malowań wykonujemy zawsze z największą dbałością o zgodność z oryginałem często opierając się na materiale fotograficznym i rysunkach stocznioowych. Postaramy się aby kolejne tytuły były równie ciekawe i przyniosły Wam całą masę miłych chwil.

Wydawca.

TRADE & PERSONAL ORDERS

Post: „BS” Firma Wydawniczo-Handlowa
Sławomir Brzeziński skr. 34
07-200 Wyszaków POLAND

e-mail: profilemorskie@home.pl
<http://profilemorskie.home.pl>
and the others Distributors.

Literatura:

1. J. Jordan „Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer“ Podzun-Pallas Verlag 1989
2. S. Breyer „Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1905-70“ Monachium 1970
3. Praca zbiorowa. „Japanese Naval Vessels of World War Two“ Arms and Armour Press 1987
4. Z. Flisowski. „Burza nad Pacyfikiem“ t.1.2. Wydawnictwo Poznańskie 1989
5. J. W. Apalkow. „Bojowe okręty japońskiej floty“ Sankt-Petersburg 1997
6. J. Lipiński „Druga Wojna Światowa na morzu“ „Lampart“ Warszawa 1995
7. H. Jentschura, D. Jung, P. Mickel . . „Die japanischen Kriegsschiffe 1869-1945“ Monachium 1970



Sławomir Brzeziński

FUSO



© Firma Wydawniczo-Handlowa.



ISBN 978-83-60590-99-7

FUSO podczas prób morskich w dniu 24 sierpnia 1915 roku.
FUSO during sea trials, 24 August 1915.



Japonia wyjątkowo późno zaczęła odgrywać pewną rolę jako morską potęgą militarną. Przyczyną takiego stanu rzeczy była izolacjonistyczna polityka rządzących tym krajem możnowładców (szogunów), którzy jeszcze w pierwszej połowie dziewiętnastego wieku utrzymywali społeczeństwo japońskie w feudalnym jarzmie. Dopiero przełamanie pewnych barier dokonane przez „czarne okręty” Perry’ego 8-go lipca 1853 roku, spowodowało stopniową przemianę struktury japońskich sił zbrojnych, a floty w szczególności. Już pod koniec dziewiętnastego wieku flota japońska miała w swoim składzie duże okręty wojenne wybudowane głównie w stocznich brytyjskich. Jednym z pierwszych był pancernik obrony wybrzeża FUSO. Okręt ten o wyporności 3718 ton, uzbrojony w cztery działa kal. 240 mm i dwa działa kal. 170 mm osiągał prędkość 13 węzłów. W początkowym okresie służby posiadał także ozaglowanie. Jako ciekawostkę

należy podać, iż jednym z oficerów odbierających okręt z rąk brytyjskich był późniejszy zwycięzca spod Ciuszimy - Heihachiro Togo. Po bardzo bogatej służbie obfitującej w przebudowy pancernik w 1908 roku skreślono z listy floty. Został on pocięty na złom w 1910 roku. Po zwycięstwie nad Rosją w 1905 roku i ugruntowaniu swoich pozycji w Azji, Japończycy rozpoczęli przygotowania do wybudowania w swoich stocznich pierwszych dużych okrętów wojennych. Było to możliwe dzięki bardzo burzliwemu rozwojowi przemysłu i ścisłej współpracy z Wielką Brytanią w zakresie szkolenia inżynierów wszystkich specjalności. I tak w 1909 roku do służby oddano pierwszy pancernik zbudowany wyłącznie z materiałów japońskich. Był to SATSUMA o wyporności ponad 19 tysięcy ton uzbrojony w cztery działa kal. 305 mm i dwanaście dział kal. 254 mm. Okręt ten powstał w stoczni w Kure. Rok później stocznia marynarki w Yokosuce opościł pancernik AKI o

podobnej charakterystyce. W kolejnych latach stocznie w Yokosuce i Kure wybudowały pierwsze dwa japońskie drednoty - SETTSU i KAWACHI. Okręty te oddano do służby w 1912 roku, miały wyporność 22900 ton i uzbrojenie złożone z dwunastu dział kal. 305 mm (cztery o długości lufy 50 kalibrów i osiem o długości lufy 45 kalibrów). Pancerniki te mogły rozwijać prędkość ok 21 węzłów. Cztery wymienione powyżej okręty wybudowano w oparciu o plany stworzone przez japońskich inżynierów. Jednakże następne duże okręty wojenne dla Japonii zaprojektowali Brytyjczycy. Były to krążowniki liniowe typu KONGO. Od 1908 roku Japończycy pracowali nad projektem krążownika liniowego wzorując się na brytyjskim krążowniku INVINCIBLE. Projekt zakładał uzbrojenie w cztery działa kal. 305 mm, osiem dział kal. 254 mm i dziesięć dział kal. 120 mm. Zakładana prędkość wynosiła 25 węzłów. Po wstąpieniu INVINCIBLE do służby Japończycy zaczęli

Pancernik FUSO w 1925 roku, po pierwszej przebudowie. Widać charakterystyczną kapę na przednim kominie.

Battleship FUSO in 1925, after the first alteration. There is a visible characteristic cap on the fore funnel.



modyfikować swój projekt. Prace nad poprawkami trwały do czasu położenia w Wielkiej Brytanii stępki pod krążownik liniowy LION. Wtedy okazało się, że w porównaniu z charakterystyką tego okrętu japoński projekt krążownika liniowego wypadł bardzo słabo. Aby nadrobić stracony czas Japończycy zwrócili się do firmy Vickers z propozycją wprowadzenia do projektu krążownika liniowego LION pewnych zmian, które spełniłyby warunki stawiane przez japoński Departament do Spraw Technicznych. W zamian za to strona japońska zgodziła się na zamówienie jednego krążownika liniowego w stoczni firmy Vickers w Barrow. Brytyjczycy wyrazili na to zgodę i w dniu 17 stycznia 1911 roku położono stępkę pod krążownik liniowy KONGO. Początkowo planowano uzbroić nowy okręt w osiem dział kal. 305 mm ale już w trakcie budowy zamieniono je na osiem dział kal. 356 mm. Jeszcze przed końcem 1911 roku firma Vickers podpisała z rządem Japonii kontrakt na sprzedaż technologii budowy kadłuba, głównych mechanizmów i uzbrojenia, co pozwoliło na późniejsze wybudowanie przez Japończyków już we własnych stocznich jeszcze trzech jednostek

typu KONGO. Ten właśnie kontrakt spowodował przełamanie pewnej bariery, której nie mogli skutecznie przekroczyć japońscy konstruktorzy. Dotychczas projektowali okręty raczej niewielkie: dla przykładu SETTSU miał długość 152,4 m i wyporność 20823 tony. Tym razem Japończycy posiadli wiedzę pozwalającą na budowę okrętów o długich kadłubach i dużych wypornościach. Krążownik liniowy KONGO miał bowiem długość 215,2 m i wyporność 27900 ton. Od razu też rozpoczęto prace nad projektem pancernika uzbrojonego w artylerię kal. 356 mm. Stępkę pod pierwszy z dwóch okrętów liniowych nowego typu położono 11 marca 1912 roku i nadano mu nazwę FUSO. Nazwa ta, będąca starożytną nazwą Japonii, pojawiła się we flocie japońskiej po raz drugi. O jej pierwszym właścicielu już wspominaliśmy. Tak się złożyło, iż w obydwu przypadkach nadawano ją okrętom wprowadzającym do japońskiej floty elementy nowoczesności. I chociaż okręty typu FUSO spotkały się w czasie swojej służby z krytyką, to jednak stanowiły potwierdzenie faktu, z którym do dziś trudno się nie zgodzić. Mianowicie Japończycy bardzo szy-

bko się uczą na gotowych wzorcach i najczęściej w krótkim czasie prześcigają swoich nauczycieli.

Oficjalnie pancernik FUSO został zamówiony w ramach wydatków floty na rok budżetowy 1912-13. Faktycznie fundusze przeznaczone na budowę tego okrętu pochodziły z budżetu na rok 1911-12. Stępkę pod pancernik położono w dniu 11 marca 1912 roku w stoczni Marynarki Wojennej w Kure. Stępkę pod bliźniaczy pancernik YAMASHIRO położono 20 listopada 1913 w stoczni Marynarki Wojennej w Yokosuce. Te dwa pancerniki stały się w przyszłości pierwszym i drugim pancernikiem w programie rozbudowy floty wojennej Cesarstwa zwanym „Flota 8 - 4“, zatwierdzonym oficjalnie na sesji parlamentu w 1918 roku. Program ten zakładał rozbudowę potencjału japońskiej floty do ośmiu nowoczesnych pancerników i czterech krążowników liniowych. Pancernik FUSO został zaprojektowany wyłącznie przez japońskich inżynierów z uwzględnieniem doświadczeń z okresu wojny rosyjsko-japońskiej oraz nowinek technicznych zapożyczonych z projektu krążownika liniowego KONGO. Nowy okręt miał długość



całkowitą 205,1 metra (202,7 m na linii wodnej), szerokość 28,7 metra, zanurzenie 8,7 metra. Wyporność była większa od wyporności budowanych w tym samym czasie okrętów typu KONGO i wynosiła 30600 ton (standard), 35900 (pełna). Pozwoliło to na stworzenie okrętu o stosunkowo silnym uzbrojeniu i opancerzeniu podobnym do ówczesnych konstrukcji innych państw prowadzących zbrojenia na morzu. Rozpoczęcie budowy pancernika FUSO i w rok później jego bliźniaka, spowodowało zatwierdzenie w amerykańskim kongresie budowy dwóch pancerników typu PENNSYLVANIA. Amerykańskie odpowiedniki, jak się później okazało, górowały nad konstrukcją japońską zarówno wypornością, jak i opancerzeniem, jednakże ustępowały nieco pod względem prędkości i siły ognia artylerii średniego kalibru.

Kadłub pancernika FUSO został podzielony na 26 wodoszczelnych przedziałów, co miało zapewnić duży stopień niezatapialności okrętu w przypadku trafienia torpedą. Dość nietypowe rozmieszczenie wież artylerii głównej (2-1-1-2) spowodowało, iż kotłownia dziobowa oddzielona została od rufowej barbetą wieży nr 3, a pomiędzy rufową kotłownią i

przedziałem turbinowym znajdowała się barbety wieży nr 4. Kadłub miał podobną konstrukcję do kadłubów krążowników typu KONGO, z kazamatami dział artylerii średniej umieszczonymi pomiędzy pokładem górnym (rufowym), a pokładem dziobowym w przedłużonej dziobówce, która ciągnęła się aż do barbety wieży nr 5. Pancernik otrzymał dość solidne opancerzenie. Pancierz burtowy rozciągał się na znacznej długości kadłuba i miał zróżnicowaną grubość. Rozmieszczenie pancernych płyt na pancerniku FUSO zostało schematycznie pokazane na rysunku umieszczonym na następnej stronie. Patrząc od dziobu grubość pancierza burtowego stopniowo rosła, od 102 mm pancierza zaczynającego się w połowie odległości między dziobem a barbetą wieży nr 1, poprzez krótkie odcinki pancierza o grubościach 115 mm i 127 mm. Ten odcinek opancerzenia sięgał od pokładu dolnego (znajdującego się pod linią wodną) do pokładu głównego. Na równi z barbetą wieży nr 1 zaczynał się pancierz o grubości 203 mm (długość 133,3 metra) sięgający wyżej, aż do pokładu górnego (rufowego). Pancierz tej grubości ciągnął się do końca barbety wieży nr 6 przy czym przy barbecie wieży nr 5 miał uskok i jego wysokość obniżala się do

poziomu pokładu głównego. W środkowej części okrętu, tam gdzie istniała konieczność ochrony maszynowni i kotłowni (od nadbudówki dziobowej do rufowej), pas pancierza do wysokości pokładu głównego był solidniejszy i jego grubość wynosiła 305 mm. W rufowej części za barbetą wieży nr 6 zamontowano krótki pancierz o grubości 102 mm chroniący zapasową sterówkę. Sięgał on tylko do pokładu średniego, który w tej części okrętu pełnił rolę pokładu pancernego i miał grubość 32 mm. W pozostałej części okrętu pokładem pancernym był pokład główny. Na śródokręciu, nad kotłowniami, maszynowniami i magazynami amunicji miał on grubość 51 mm, a w dziobowej części okrętu 32 mm. Zamknięcie pancerniej cytadeli stanowiły cztery pancerne grodzie. Licząc od dziobu: pierwsza gródź o grubości 102 mm łączyła końce pasa pancierza burtowego o tej samej grubości i koniec pokładu pancernego; druga o grubości 305 mm łączyła końce pancierza o grubości 203 mm i osłaniała od dziobu barbetę wieży nr 1 (obydwie grodzie dziobowe były prostopadłe do osi symetrii kadłuba); trzecia gródź o grubości także 305 mm łączyła rufowe końce pancierza burtowego o grubości 203 mm i osłaniała od rufy barbetę

poziomu pokładu głównego. W środkowej części okrętu, tam gdzie istniała konieczność ochrony maszynowni i kotłowni (od nadbudówki dziobowej do rufowej), pas pancierza do wysokości pokładu głównego był solidniejszy i jego grubość wynosiła 305 mm. W rufowej części za barbetą wieży nr 6 zamontowano krótki pancierz o grubości 102 mm chroniący zapasową sterówkę. Sięgał on tylko do pokładu średniego, który w tej części okrętu pełnił rolę pokładu pancernego i miał grubość 32 mm. W pozostałej części okrętu pokładem pancernym był pokład główny. Na śródokręciu, nad kotłowniami, maszynowniami i magazynami amunicji miał on grubość 51 mm, a w dziobowej części okrętu 32 mm. Zamknięcie pancerniej cytadeli stanowiły cztery pancerne grodzie. Licząc od dziobu: pierwsza gródź o grubości 102 mm łączyła końce pasa pancierza burtowego o tej samej grubości i koniec pokładu pancernego; druga o grubości 305 mm łączyła końce pancierza o grubości 203 mm i osłaniała od dziobu barbetę wieży nr 1 (obydwie grodzie dziobowe były prostopadłe do osi symetrii kadłuba); trzecia gródź o grubości także 305 mm łączyła rufowe końce pancierza burtowego o grubości 203 mm i osłaniała od rufy barbetę



FUSO w suchym doku, w Kure, 28 kwietnia 1933 roku po zakończeniu pierwszej fazy przebudowy.
FUSO in the dry dock, in Kure, 28 April 1933, after the first phase of the main modernization

wieżę nr 6 (gródź ta miała wygięte końce w kierunku dziobu, przez co pancierz burtowy o grubości 203 mm miał długość nieco mniejszą niż odległość między zewnętrznymi końcami skrajnych barbet); ostatnia pancerna przegroda o grubości 102 mm łączyła końce rufowego odcinka pancierza o tej samej grubości z opancerzonym pokładem średnim (była ona prostopadła do osi symetrii kadłuba). Kazamaty dział artylerii średniej były osłonięte ciągłym pasem pancierza o grubości 152 mm. Taką samą grubość miało opancerzenie dolnej części bojowego stanowiska dowodzenia. Górna część miała grubość 351 mm, a dach 102 mm. Zapasowe, rufowe stanowisko dowodzenia zostało w dolnej części osłonięte pancierzem 135 mm, a w górnej pancierzem o grubości 152 mm. Wieże artylerii głównej miały płyty czołowe grubości 305 mm, boki - 203 mm, a dach - 115 mm. Barbety wież miały

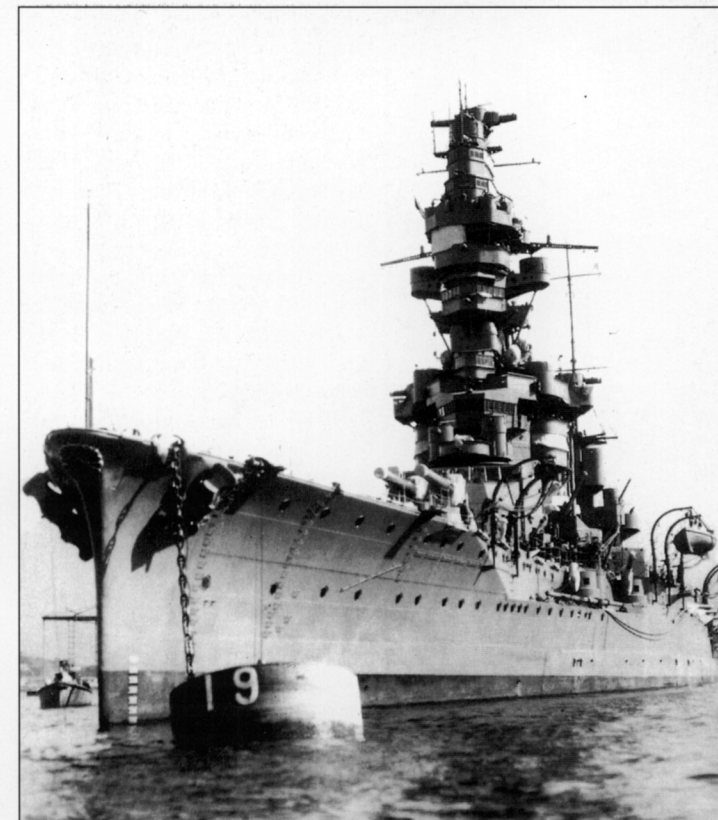
grubość 203 mm. Wszystkie elementy opancerzenia były wykonane ze stali Kruppa. Całkowity ciężar pancierza wynosił 8588 ton co stanowiło 28% wyporności standardowej. W trakcie przebudowy przeprowadzonej na początku lat trzydziestych opancerzenie pancernika zostało wzmocnione.

Urządzenia napędowe pancernika FUSO składały się z dwudziestu czterech kotłów wodnorurkowych firmy Miyabara o następujących parametrach pracy: ciśnienie 19 kg/cm², temperatura 270 °C oraz czterech zespołów turbin parowych firmy Brown-Curtis o mocy 40000 KM. Każdy z tych zespołów zawierał turbinę wysokiego ciśnienia, turbinę wysokiego ciśnienia ze stopniem

między barbertami wież nr 4 i nr 5. Wymienione wcześniej kotły miały mieszany, węglowo-mazutowy system opalania i były umieszczone w dwóch zespołach kotłowni rozdzielonych barbetą wieży nr 3. Taki układ kotłowni wymuszał postawienie dwóch kominów. (W czasie wspomnianej już przebudowy na okręcie całkowicie wymieniono urządzenia napędowe montując nowoczesne kotły i turbiny.) Pancernik zabierał 5022 tony węgla i 1026 ton mazutu. Pozwalało to na przepłynięcie 8000 mM przy prędkości 14 węzłów. Moc zastosowanych urządzeń pozwalała na osiągnięcie prędkości 23 węzłów. Na próbach odbiorczych FUSO osiągnął 23,1 węzła.

Główne uzbrojenie pancernika FUSO stanowiło dwanaście armat kal. 356 mm o długości lufy 45 kalibrów. Masa działa wraz z zamkiem wynosiła 95 ton. Zostały one umieszczone w

FUSO w dniu 10 maja 1933 roku, podczas prób nowych urządzeń napędowych.
FUSO during trials on new driving devices, 10 May 1933.



FUSO w 1934 roku. Widać nową nadbudówkę dziobową - pagodę.
FUSO in 1934. Is visible new fore superstructure - pagoda.

sześciu dwudziałowych wieżach niemal identycznych jak wieże zastosowane na wcześniej wybudowanych krążownikach liniowych KONGO i HIEL. Niewielkie różnice w wyglądzie tych wież wynikały z faktu, iż te dla wymienionych wcześniej krążowników liniowych powstały w brytyjskiej firmie Vickers, a wieże dla FUSO zbudowano w Japonii na licencji w/w firmy. Wewnętrzna konstrukcja w obydwu przypadkach była identyczna. Masa obrotowej części wieży wynosiła 675 ton. Zasięg tych dział wynosił 33000 metrów przy maksymalnym kącie podniesienia dział (elewacji) wynoszącym 30°. Szybkostrzelność wynosiła 1,2 wystrzału na minutę. Artylerię średnią stanowiło 16 dział kal. 152 mm o długości lufy 50 kalibrów umieszczonych w kazamatach. Działo tego kalibru wraz z zamkiem ważyło 9,5 tony, a całe stanowisko 45,3 tony. Maksymalna szybkostrzelność tych

dział wynosiła 5 wystrzałów na minutę, a zasięg przy kącie podniesienia równym 25° wynosił 17800 metrów. Ponieważ początkowo na FUSO te działa miały ograniczony kąt podniesienia do 15° to faktyczny zasięg w przypadku artylerii średniej tego okrętu był nieco mniejszy. Artylerię przeciwlotniczą tworzyły cztery karbiny maszynowe kal. 7,62 mm. Do strzełań nocnych pancernik posiadał na wyposażeniu sześć reflektorów o średnicy 90 cm i dwa o średnicy 60 cm. Jak to w owym czasie było praktykowane, nowy pancernik Japończycy uzbroili także w torpedy. Zainstalowano sześć podwodnych wyrzutni torpedowych kal. 533 mm, których zasadę działania przedstawiono na rys. 2. Kierowanie ogniem całej artylerii realizowano za pomocą centralnego celownika typu 13 i czterech dalmierzów typu B o podstawie 4,5 metra. Trzy z tych dalmierzy umieszczono na wieżach

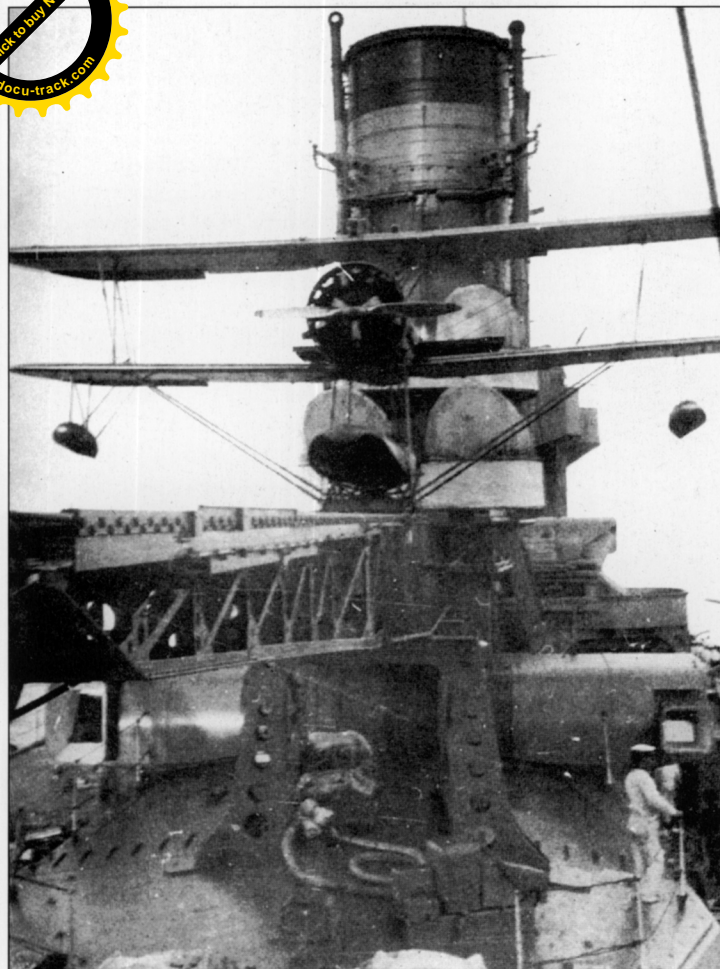
artylerii głównej, a czwarty na wieży na dachu opałowego stanowiska dowodzenia. Załogę stanowiło 1193 ludzi.

Modernizacje

Pierwszą modyfikację na pancerniku FUSO przeprowadzono w 1921 roku, a polegała ona na zastąpieniu starych karabinów maszynowych kal. 7,62 mm przez cztery działa kal. 80 mm o długości lufy 40 kalibrów (oznaczenie 8cm/40 typ 3). Masa lufy z zamkiem wynosiła 600 kg, a całe stanowisko ważyło 3,4 tony. Szybkostrzelność tego typu dział dochodziła do 18 wystrzałów na minutę, co stanowiło na owe czasy całkiem dobry parametr. Zasięg poziomy przy kącie podniesienia 45° wynosił 10800 metrów, a pionowy przy maksymalnym kącie podniesienia równym 75° wynosił 6800 metrów. Bojowy zapas pocisków wynosił 210 sztuk na każde dział.

Na przełomie lat 1924-25 na FUSO przeprowadzono przebudowę dziobowej nadbudówki polegającą na dobudowaniu szeregu pomostów do trójnożnego masztu dziobowego tak, że został on niemal całkowicie zabudowany do wysokości znajdującego się na nim stanowiska obserwacyjnego. Na nowej konstrukcji ustawiono cztery dalmierze Typ 5 o podstawie 4,5 metra (dwa na specjalnych platformach i dwa na dachu bojowego stanowiska dowodzenia). Cztery wieże artylerii głównej (nr 2, nr 3, nr 4 i nr 5) zostały wyposażone w indywidualne dalmierze o podstawie 6 metrów. Wysoka konstrukcja nadbudówki spowodowała konieczność zainstalowania na przednim kominie charakterystycznej wysokiej kapy wymuszającej odpływ spalin w kierunku rufy, tak aby nie zadymiały górnych pomostów. Wzmocniono także uzbrojenie przeciwlotnicze montując kolejne dwa działa kal. 80 mm.

Te wszystkie zabiegi nie zadowalały jednak dowodzących japońską flotą. Japończycy zdawali



Katapulta z wodnosamolotem E4N2 na pancerniku FUSO.
Catapult with the E4N2 seaplane on the battleship FUSO.

sobie sprawę z niedostatków swoich pancerników, a w szczególności z bliźniaczych YAMASHIRO i FUSO projektowanych przecież przed 1912 rokiem. Dlatego też postanowiono te jednostki gruntownie przebudować aby zbliżyć ich parametry do wymagań stawianych w końcu lat dwudziestych.

Tym sposobem w kwietniu 1930 roku piętnastoletni pancernik stanął w suchym doku stoczni marynarki wojennej w Sasebo, gdzie do 12 maja 1933 roku oraz od 16 września 1934 do 19 lutego 1935 roku przeszedł szereg modernizacji. Wpłynęły one zarówno na parametry taktyczno-techniczne pancernika jak i całkowicie zmieniły jego wygląd. Przede wszystkim w całości

wymieniono urządzenia napędowe. Stare, nieekonomiczne kotły i turbiny ustąpiły miejsca nowocześniejszym o większej mocy i mniejszych rozmiarach. Silniejsze maszyny miały zapewnić pancernikowi prędkość 24 węzłów przy znacznie zwiększonej wyporności. Okręt otrzymał cztery nowoczesne zespoły turbin z przekładniami redukcyjnymi, z których każdy zawierał dwie turbiny wysokiego ciśnienia, krążowniczą turbinę średniego ciśnienia i dwie turbiny niskiego ciśnienia wyprodukowane przez firmę Kampon. Łączna moc nowych urządzeń wynosiła 75000 KM (na próbach odbiorczych FUSO uzyskano 76889 KM i prędkość 24,682 węzła), co stanowiło niemal dwukrotny wzrost

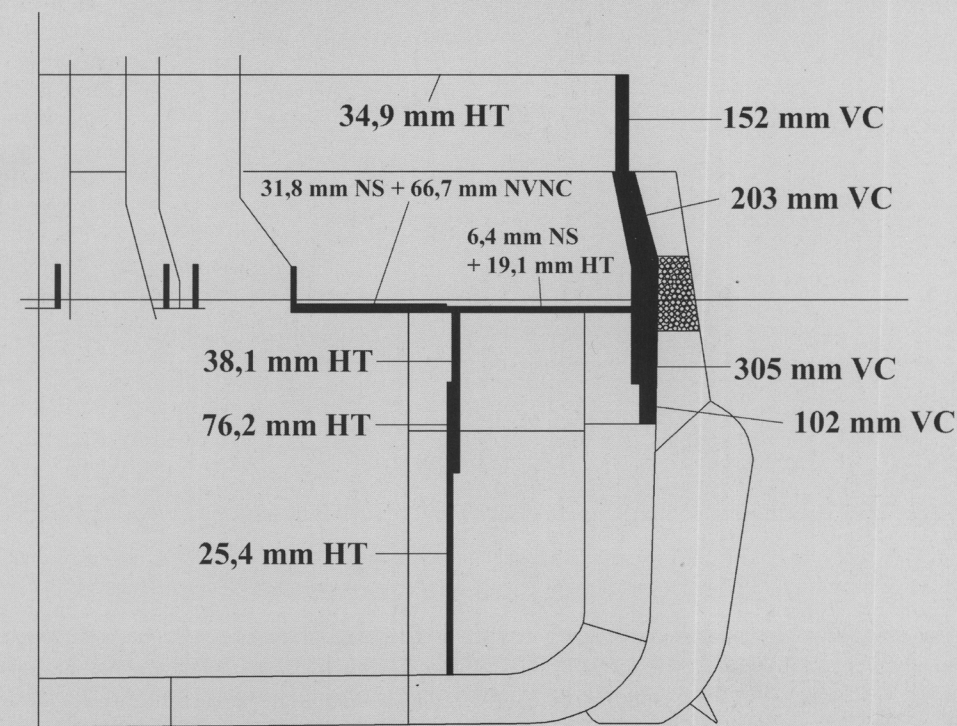
mocy. Nowe turbiny były zasilane przez sześć dużych kotłów „HO-GO” pracujących przy ciśnieniu 25 kG/cm² i temperaturze 320° C wyprodukowanych także w firmie Kampon. Nowe kotły były opalane wyłącznie mazutem. Zapas tego paliwa po modernizacji wynosił 5100 ton, co pozwalało na przepłynięcie 11000 mM przy prędkości 16 węzłów. Nowe kotły ze względu na ich niewielką liczbę zmieściły się w kotłowniach pomiędzy barbetami wież nr 3 i nr 4, w związku z czym można było zdemontować przedni komin, a pomieszczenia dawnych kotłowni dziobowych zagospodarować w inny sposób.

Oszczędności na ciężarze urządzeń napędowych i paliwa wykorzystano na pogrubienie słabego pancerza poziomego. I tak dotychczasowe pokłady pancerne o grubości 32 mm pogrubiono do 51 mm, a grubość pokładu pancernego nad maszynowniami, kotłowniami i magazynami amunicji wzrosła od dotychczasowych 51 mm do 102 mm (niektóre źródła podają 100 lub 98 mm). Dodatkowo zabezpieczono barbety wewnętrznych wież dział kal. 356 mm pogrubiając od strony burt ich pancerz do 305 mm. Zdemontowano także rufowe opancerzone stanowisko dowodzenia. Zamontowano także wewnątrz kadłuba podłużną gródź przeciwtorpedową o zmiennej grubości od 25,4 mm do 76 mm).

Po tych zabiegach całkowita masa pancerza wzrosła do 12199 ton (z wcześniejszych 8588 ton). W celu poprawienia zabezpieczenia części podwodnej okrętu przed wybuchem torpedy, zapewnienia mu odpowiedniego wzrostu wyporności oraz poprawienia stabilności zbudowano wzdłuż burt bąble przeciwtorpedowe. Zaczynały się one przed barbetą wieży nr 1 i kończyły na równi z zewnętrznym skrajem barbety wieży nr 6. Dobudowanie bąbli spowodowało wzrost szerokości okrętu do 33,1 metra, a więc o prawie pięć metrów. Ponieważ z punktu

Przekrój poprzeczny kadłuba pancernika FUSO. Stan na 1940 rok

Podano grubości pancerza w mm i rodzaje stosowanej stali.



widzenia możliwych do uzyskania prędkości oraz manewrowości okrętu smuklejszy kadłub był korzystniejszy, przeto w trakcie drugiej fazy modernizacji (lata 34-35) zdecydowano się na wydłużenie kadłuba do 212,8 metra aby zmiana proporcji spowodowana dobudowaniem bąbli nie była tak drastyczna. Zmieniono także kształt górnej części bąbli. Przy okazji na lewej burcie, w rufowej części okrętu zbudowano pomieszczenie, które w przyszłości było przewidziane jako maszynownia dźwigu. Wystawało ono poza obrys burty, tworząc dość charakterystyczną „narośl”. Wszystko to, oraz zmiany przeprowadzone w nadbudowie pancernika i uzbrojeniu, o których za chwilę, spowodowało wzrost jego wyporności standardowej do 34700 ton i pełnej do 39154 ton.

Bardzo poważnym zmianom uległ wygląd zewnętrzny

pancernika. Jak już wcześniej wspomniano, zdemontowany został przedni komin dzięki czemu było możliwe przedstawienie wieży nr 3 w położenie spoczynkowe z lufami w kierunku dziobu. Na bliźniaczym YAMASHIRO pozostawiono tę wieżę w pierwotnym położeniu z lufami w kierunku rufy. Nowe ustawienie wspomnianej wieży na FUSO powodowało, iż między tylną częścią wieży nr 2, a końcem luf dział wieży nr 3 było bardzo mało miejsca. Dlatego też nowa nadbudówka pancernika była bardzo wąska patrząc od strony burty. Przy dość znacznej jej wysokości wynoszącej licząc od dna okrętu 52,4 metra (od pokładu 36,8 metra) wydawała się bardzo krucha. Nadbudówki przypominające pagody, składające się z dużej liczby pomostów, były charakterystyczne dla japońskich pancerników w latach trzydziestych. Duża

wysokość nowej nadbudówki pancernika FUSO wiązała się ze zmianami jakim poddano jego artylerię. Na nadbudówce znalazły miejsce różnego rodzaju przyrządy optyczne (zostaną one wymienione w dalszej części tego rozdziału) służące do naprowadzania artylerii wszystkich kalibrów. Przyrządy te musiały być umieszczone wysoko, gdyż dzięki zwiększeniu kąta podniesienia dział kal. 356 mm do 43° ich zasięg wzrósł do 39800 metrów, a zasięg dział kal. 152 mm do 21200 metrów dzięki zwiększeniu ich kąta podniesienia do 30°. Przy okazji zmniejszono liczbę dział artylerii średniej do czternastu poprzez zdemontowanie pary dział umieszczonej najbliższej dziobu.

Poza tymi zabiegami wprowadzono na pokład także nowoczesne uzbrojenie przeciwtorpedowe. Zdemontowano przestarzałe działa kal. 80 mm, a na ich miejsce



ustawiono cztery podwójne stanowiska z armatami kal. 127 mm typu 89 model A1 mod. 1 z lufami o długości 40 kalibrów. Masa lufy z zamkiem wynosiła 4,7 tony, masa całego stanowiska była równa 24,5 tony. Stanowisko było napędzane silnikiem elektrycznym o mocy 10 KM, przy czym istniała także możliwość napędu ręcznego. Maksymalna prędkość obrotu poziomego wynosiła 6°/s, a pionowego 12°/s. Maksymalna szybkostrzelność wynosiła 14 wystrzałów na minutę (jedna lufa) w praktyce była niższa ok. 12 wystrzałów, a zapas amunicji wynosił 210 sztuk na jedno działo. Masa pocisku wynosiła 23,45 kg, a masa ładunku miotającego z łuską była równa 34,45 kg. Prędkość wylotowa pocisków wynosiła 720 m/s, a żywotność lufy określano na 800-1500 wystrzałów. Podstawa dział zapewniała kąt podniesienia od -8° do 90°. Zasięg poziomy przy kącie podniesienia 45° był równy 13200 metrów, a pionowy przy kącie 90° wynosił 8100 metrów (praktyczny 7400 metrów). Dwa takie stanowiska znalazły miejsce w dolnej części nadbudówki dziobowej, pozostałe dwa na sponsonach w

górnej części nadbudówki rufowej.

W ramach wzmacniania uzbrojenia przeciwlotniczego na pancerniku ustawiono osiem podwójnych stanowisk dział kal. 25 mm typ 96 mod. 1 o długości lufy 60 kalibrów. Działa te zostały opracowane przez francuską firmę Hotchkiss w 1930 roku i były produkowane w Japonii po wprowadzeniu niewielkiej modyfikacji polegającej na dodaniu tłumnika płomieni produkcji niemieckiej firmy Rheinmetall. Masa lufy z zamkiem wynosiła 115 kg, a masa całego stanowiska wynosiła 1100 kg. Napęd stanowiska stanowił silnik elektryczny o mocy 1 KM. Maksymalna prędkość obrotu poziomego wynosiła 18°/s, a pionowego 12°/s. Szybkostrzelność maksymalna wynosiła 220 pocisków na minutę (w praktyce ok. 120 wystrzałów). Zapas amunicji wynosił 2500 pocisków na lufę. Pociski o masie 243-265 g opuszczały lufę z prędkością 900 m/s. Kąt podniesienia zawierał się w granicach od -10° do 80°. Zasięg pionowy przy kącie podniesienia 80° wynosił 5250 metrów, a poziomy przy 45° był równy 7500 metrów.

Dwa tego typu stanowiska zainstalowano na dachu opancerzonego stanowiska dowodzenia przed dalmierzami. Miały one zapewnić obronę przeciwlotniczą dziobowej strefy powietrznej. Kolejne dwa stanowiska umieszczono wysoko na platformach w tylnej części nadbudówki dziobowej. Jako jedyne z całej ósemki mogły swoim ogniem razić cele w rufowej strefie powietrznej (za wyjątkiem celów lecących na niskim pułapie). Właśnie od strony rufy obrona przeciwlotnicza pancernika FUSO była najsłabsza (ogólnie cały okręt był dość słabo uzbrojony jeżeli chodzi o broń przeciwlotniczą). Pozostałe cztery stanowiska działek zostały umieszczone w rejonie komina: dwa na samym kominie na dobowodowanych pomostach, a pozostałe dwa przy podstawie komina.

Wokół komina została zainstalowana bateria sześciu reflektorów o średnicy 110 cm służących do oświetlania celów w nocnych walkach. Ich zasięg wynosił 3500 metrów, a przy współdziałaniu dwóch reflektorów wzrastał do 4000 metrów. W czasie tej modernizacji zdemontowano wszystkie podwodne wyrzutnie tor-



Widok na śródokręcie pancernika FUSO, 1934 rok.

View on the midship of the FUSO battleship, 1934.

pedowe. Kierowanie ogniem artylerii głównej i średniej odbywało się za pomocą dwóch (głównego na nadbudówce dziobowej i rezerwowego na rufowej) optycznych celowników Typ 14 współpracujących z 8 metrowym dalmierzem Typ 13 znajdującym się na szczycie dziobowej nadbudówki i czterema dalmierzami typ 5 z których dwa przeniesiono na rufową nadbudówkę. Dane z celownika i dalmierzy przesyłano do centralnego przelicznika artyleryjskiego Typ 13. Artyleria kal. 127 mm była naprowadzana poprzez cztery stanowiska kierowania ogniem Typ 91 współpracujące z dwoma 6 metrowymi i dwoma 4,5 metrowymi dalmierzami Typ 14 umieszczonymi na dziobowej nadbudówce. Obydwa typy dalmierzy mogły także służyć jako rezerwowo dla pomiarów odległości dla potrzeb artylerii większego kalibru. Na nadbudówce dziobowej znalazły miejsce dwa dalmierze nawigacyjne o podstawie 1,5 metra. Cztery

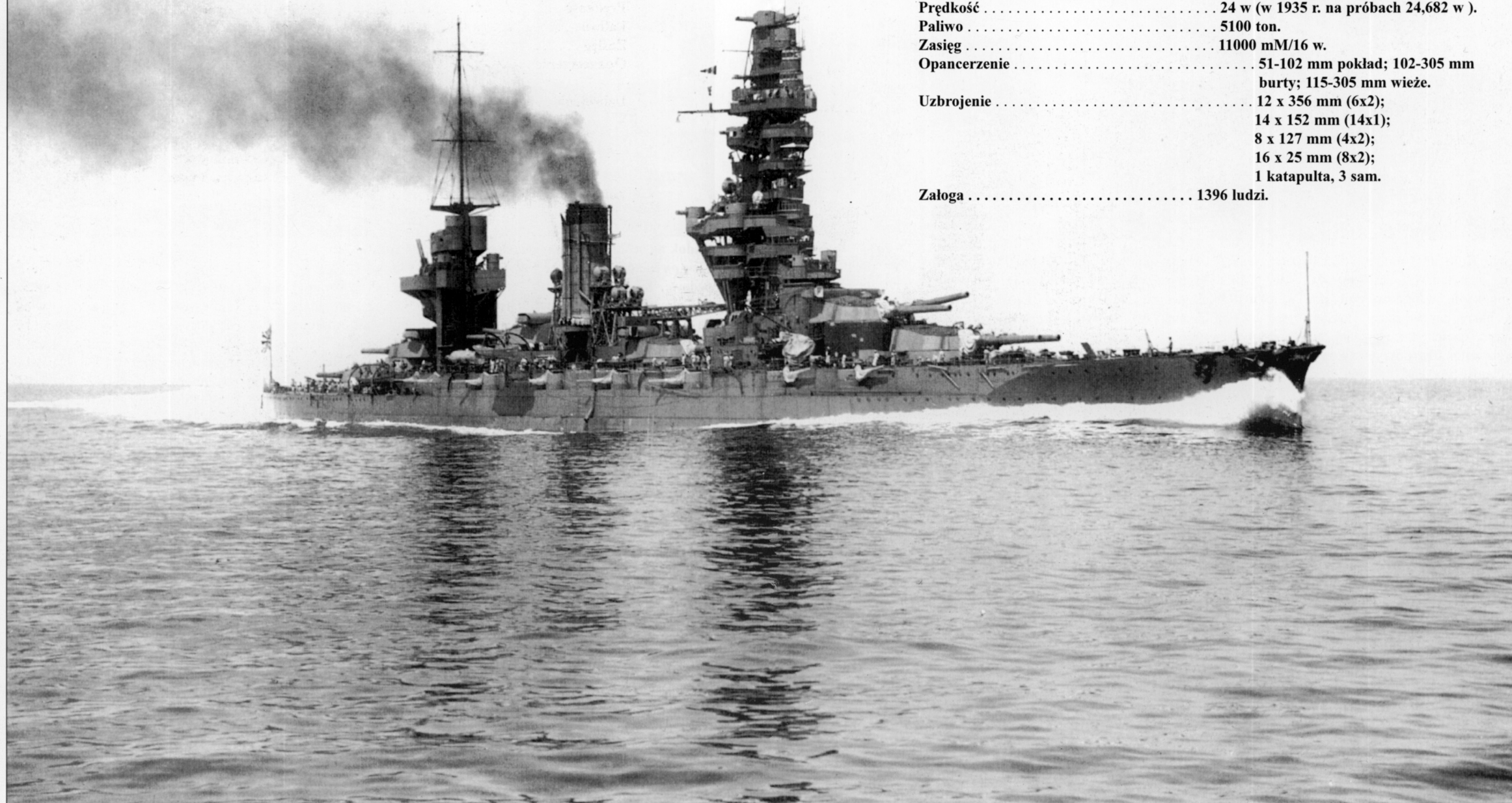
wymieniane wcześniej wieże artyleryjskie nadal posiadały po tej modernizacji własne dalmierze lecz o podstawie 8 metrów.

Na dachu wieży artyleryjskiej nr 3 zamontowana została katapulta typu Kure Nr 2 mod 4. Okręt został wyposażony w trzy wodnosamoloty Typ 90 mod. 2 (E4N2) z których jeden stał na katapultcie a pozostałe dwa na specjalnych torach, na pokładzie. Tory te stanowiące rodzaj rampy były ułożone na lewej burcie obok wieży nr 3. W środkowej części torów była zainstalowana platforma z obrotową zwrotnicą. Platforma ta była wsparta na czterech podporach, które mogły być chowane pod pokład lub wysuwane tak aby można było przetoczyć wodnosamolot na wózek z platformy bezpośrednio na katapultę. Ponadto do obsługi sprzętu lotniczego, na tylnej ścianie nadbudówki, po lewej stronie, zainstalowano potężny 19 metrowy bom. Pancernik FUSO był jedynym japońskim okrętem tej kategorii

mającym katapultę lotniczą umieszczoną na wieży artyleryjskiej. Na bliźniaczym YAMASHIRO katapultę zamontowano na rufie. W 1938 roku wodnosamoloty E4N2 zostały zamienione przez nowsze Typ 95 (E8N2).

W czasie modernizacji prowadzonej od grudnia 1940 do grudnia 1941 roku zamieniono urządzenia kierowania ciężką artylerią. W miejsce celowników optycznych Typ 14 zainstalowano dwa stabilizowane wizjery Typ 94 współpracujące z centralnym przyrządem artyleryjskim Typ 92. Ten ostatni zastąpił nieco już przestarzałe urządzenie artyleryjskie Typ 13. Przebudowano także górną część pagody, zmniejszając jej wysokość i dodając na szczycie platformę dla obserwatorów. Przeniesiono wyposażenie lotnicze na rufę okrętu tak jak to miało miejsce na bliźniaczym YAMASHIRO. Na prawej stronie pokładu rufowego zamontowano

FUSO podczas prób w Cieśninie Bungo, 10 maja 1933 roku.
FUSO during trials in the Bungo Straits, 10 May 1933.



Dane taktyczno-techniczne pancernika FUSO (1939)

Data położenia stępki	11.03.1912.
Data wodowania	28.03.1914.
Data oddania do służby	08.11.1915.
Stocznia	Marynarki Wojennej w Kure.
Wyporność	34700 t (standard); 39154 t (pełna).
Długość	212,8 m.
Szerokość	33,1 m.
Zanurzenie	9,7 m.
Maszyny	cztery turbiny Kampon o mocy 75000 KM; sześć kotłów Kampon.
Prędkość	24 w (w 1935 r. na próbach 24,682 w).
Paliwo	5100 ton.
Zasięg	11000 mM/16 w.
Opancerzenie	51-102 mm pokład; 102-305 mm burty; 115-305 mm wieże.
Uzbrojenie	12 x 356 mm (6x2); 14 x 152 mm (14x1); 8 x 127 mm (4x2); 16 x 25 mm (8x2); 1 katapulta, 3 sam.
Załoga	1396 ludzi.

Dziobowe wieże pancernika FUSO, 1933 rok.
Fore towers of the FUSO battleship, 1933.



katapultę Kure Nr 2. mod 5 a do jej obsługi służył dźwig umieszczony na sponsonie dobudowanym do lewej burty pancernika. Pokład rufowy w części przeznaczonej do obsługi samolotów pokryto pasami przeciwpoślizgowego linoleum.

W czasie wojny na pancerniku FUSO kilkakrotnie montowano urządzenia radarowe. W grudniu 1942 roku zainstalowano radar wykrywający cele powietrzne Typ 21 mod. 2 (zasięg 70 km poj.sam, 100 km grupa sam. dokładność odczytu 1-2 km); w lutym 1942 roku dodano radar dozoru powierzchniowego Typ 22 mod. 4 (zasięg 35 km pancerniki, 20 km krążowniki, 17 km niszczyciele, dokładność odczytu 700 m); w październiku tegoż roku dodano radar Typ 13 wykrywający cele powietrzne (zasięg 50 km poj.sam, 100 km grupa sam. dokładność odczytu 2-3 km); w maju 1944 dodano jeszcze jeden radar Typ 22 mod. 4. W 1942 roku dodano także okablowanie demagnetyzacyjne i ponownie wymieniono (na początku

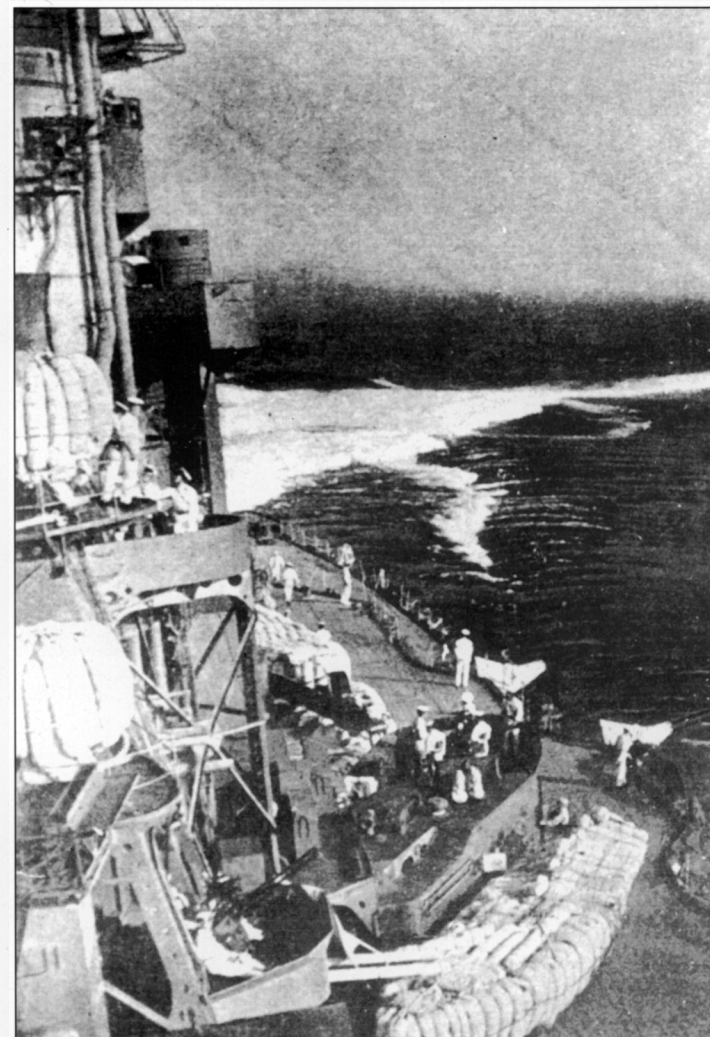
1943 roku) wodnosamoloty na Mitsubishi F1M2 Navy Type „0”. W roku 1944 zwiększono wydatnie ilość lekkich działek kal. 25 mm (podstawy potrójne i pojedyncze) oraz dodano km-y kal. 13,2 mm na podstawach pojedynczych.

Działalność bojowa

Stępkę pod pancernik FUSO położono na pochylni stoczni marynarki wojennej w Kure w dniu 11 marca 1912 roku. Wodowanie odbyło się dwa lata później, 28 marca 1914 roku. Pod koniec następnego roku w dniu 8 listopada 1915 roku pancernik oficjalnie oddano do służby. Po przejściu prób i odbyciu obowiązkowych rejsów szkolnych okręt został przydzielony do 2 Dywizji Okrętów Liniowych wchodzącej w skład Pierwszej Floty. W czasie I Wojny Światowej Japonia opowiedziała się po stronie państw Ententy w związku z czym jej flota siłą rzeczy nie prowadziła poważniejszych działań wojennych. Pancernik przeprowadzał rejsy patrolowe i

szkoleniowe głównie na wodach otaczających wyspy japońskie. W 1921 roku wzmocniono na nim uzbrojenie przeciwlotnicze i okręt powrócił do służby. W latach 1927-28 FUSO przeżył pierwszą poważniejszą przebudowę. (Została ona opisana powyżej). Pomimo tych zabiegów dowództwo floty japońskiej wkrótce potem zdecydowało, iż pancernik należy poddać kapitalnej przebudowie gdyż nie spełnia on większości wymagań ówczesnego pola walki. W związku z powyższym FUSO w latach 1930-35 (dokładne daty w części poświęconej modernizacji) przeszedł gruntowną przebudowę, która nieco poprawiła jego zdolności bojowe. Po zakończeniu prac nastąpiły rejsy szkoleniowe, w czasie których załoga zapoznawała się z nowymi maszynami i urządzeniami kierowania ogniem.

Początek działań na Pacyfiku zainicjowany atakiem lotnictwa pokładowego na bazę US Navy w Pearl Harbor zastał pancernik FUSO wraz z bliźni-



Działka kal. 25 mm na pokładzie FUSO, 1937 rok.
25 mm cannons on board battleship FUSO, 1937.

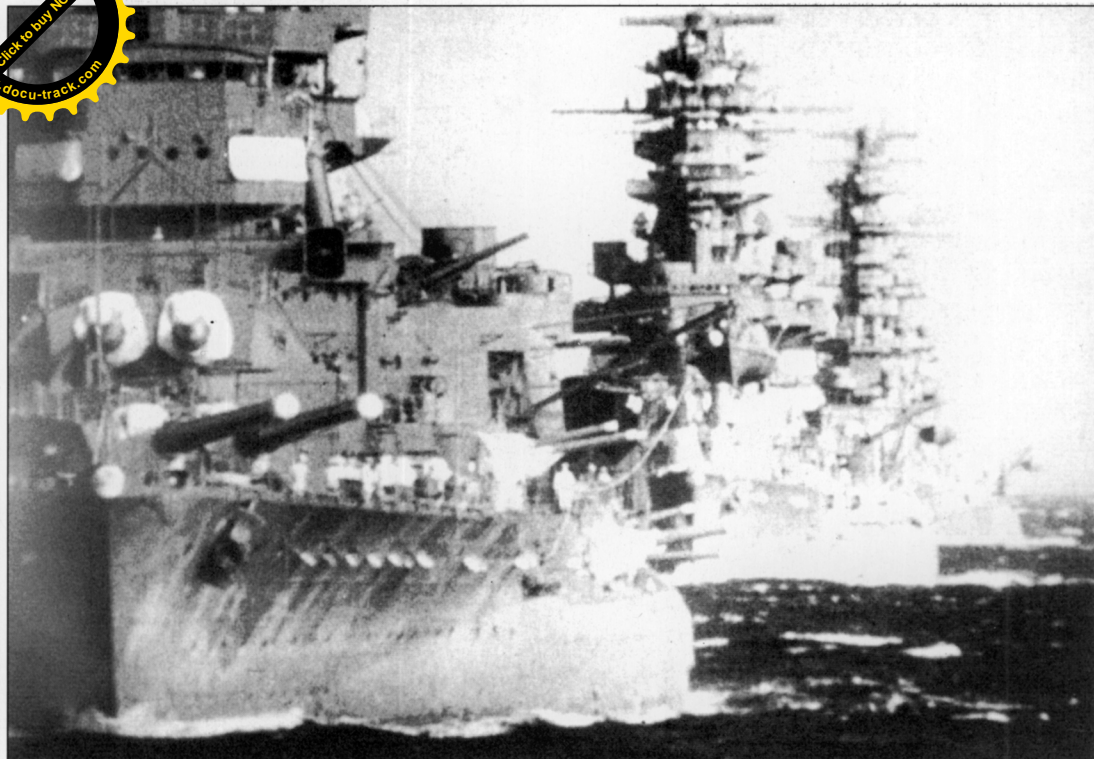
aczem YAMASHIRO ponownie w składzie 2 Dywizji Okrętów Liniowych należącej do Pierwszej Floty. (Właściwie pancerniki te po przebudowie różniły się dość istotnie wyglądem zewnętrznym, ale miały identyczne charakterystyki techniczne, co w dalszym ciągu upoważnia do nazywania ich bliźniakami). W tym czasie japońscy dowódcy uważali te okręty (podobnie jak i dwa pancerniki typu ISE zbudowane nieco później niż pancernik FUSO) za nieco przestarzałe przede wszystkim ze względu na stosunkowo niską prędkość. Dlatego też w początkowym okresie działań wojennych bohater naszego

opracowania spędzał większość czasu w portach macierzystych wysp. Do osłony wszelkich większych operacji Japończycy używali zmodernizowanych krążowników liniowych typu KONGO, które dzięki dużej prędkości, rzędu 30 węzłów, okazały się doskonałe we współpracy z zespołami lotniskowców. Japończycy bowiem w owym czasie zaczęli doceniać zalety przewagi w powietrzu, uzyskiwanej dzięki lotniskowcom i lotnictwu pokładowemu.

Tak więc koniec roku 1941 i początek następnego upłynął załodze pancernika FUSO na krótkich rejsach między portami Wysp

Japońskich, podczas których doskonalono elementy jego wyszkolenia. W czasie portach uzupełniano wszelkiego rodzaju zapasy, gdyż flota japońska szykowała się do wielkiej operacji - inwazji na atol Midway. W tej operacji (i powiązanej z nią operacji zajęcia kilku wysp Aleuckich) miały wziąć udział niemalże wszystkie okręty jakimi wówczas dysponowali Japończycy. 25 maja 1942 roku FUSO wszedł w skład zespołu mającego osłaniać siły główne, którymi z pokładu superpancernika YAMATO dowodził sam admirał Yamamoto. Zespół przykrycia zawierający w swoim składzie pancerniki 2 Dywizji: HYUGA, ISE, FUSO, YAMASHIRO, lekki krążownik KITAKAMI i dwanaście niszczycieli był dowodzony przez wiceadmirała Takasu. Jednakże najpoważniejszą siłę japońskiej armady stanowił zespół lotniskowców wiceadmirała Nagumo, w którym znajdowały się lotniskowce KAGA, AKAGI (1 Dywizja Lotniskowców), HIRYU i SORYU (2 dywizja Lotniskowców) osłaniane przez pancerniki HARUNA i KIRISHIMA (3 Dywizja Okrętów Liniowych), ciężkie krążowniki TONE i CHIKUMA (8 Dywizja Krążowników), lekki krążownik NAGARA i 11 niszczycieli. Samej bitwy (4-5 czerwca 1942) nie będziemy tutaj opisywać, powiemy tylko, że zakończyła się ona klęską Japończyków. Wszystkie cztery wymienione lotniskowce spoczęły na dnie oceanu, a na dodatek dołączył do nich krążownik MIKUMA. Pancernik FUSO podczas tej operacji nie miał okazji do użycia swojej artylerii ani też wodnosamolotów. W dniu 11 czerwca okręty japońskie powróciły do swoich baz.

Po tej bitwie pojawiła się propozycja przebudowy pancernika na pół-lotniskowiec dodając na rufie pokład lotniczy w miejsce dwóch rufowych wież artylerii głównej, jednakże ostatecznie z pomysłu tego zrezygnowano. Jak wykazały późniejsze doświadczenia z przebu-



Pancerniki japońskie w szyku. Od lewej do prawej: MUTSU, ISE i FUSO.

Japanese battleships in the formation. From left to right: MUTSU, ISE and FUSO.

dowanymi w ten sposób pancernikami typu ISE takie rozwiązanie okazało się wielce niepraktyczne.

Bitwa pod Midway przyniosła także reorganizację floty japońskiej. FUSO pozostał nadal w składzie 2 Dywizji Okrętów Liniowych jednakże jej skład zmienił się w związku z odesłaniem pancerników ISE i HYUGA do stoczni w celu wybudowania na nich pokładów lotniczych. Od 14 lipca 1942 roku 2 Dywizja miała w swym składzie pancerniki NAGATO, MUTSU, FUSO i YAMASHIRO. W miesiąc później (15 sierpnia) pancernik FUSO przybył do bazy Truk. Tam sformowane zostały pod dowództwem wiceadmirała Nagumo tzw. Siły Główne, które składały się z lotniskowców ZUIKAKU i SHOKAKU (1 Dywizja), superpancerników YAMATO i MUSASHI (1 Dywizja), pancerników 2 Dywizji łącznie z FUSO i ośmiu niszczycieli.

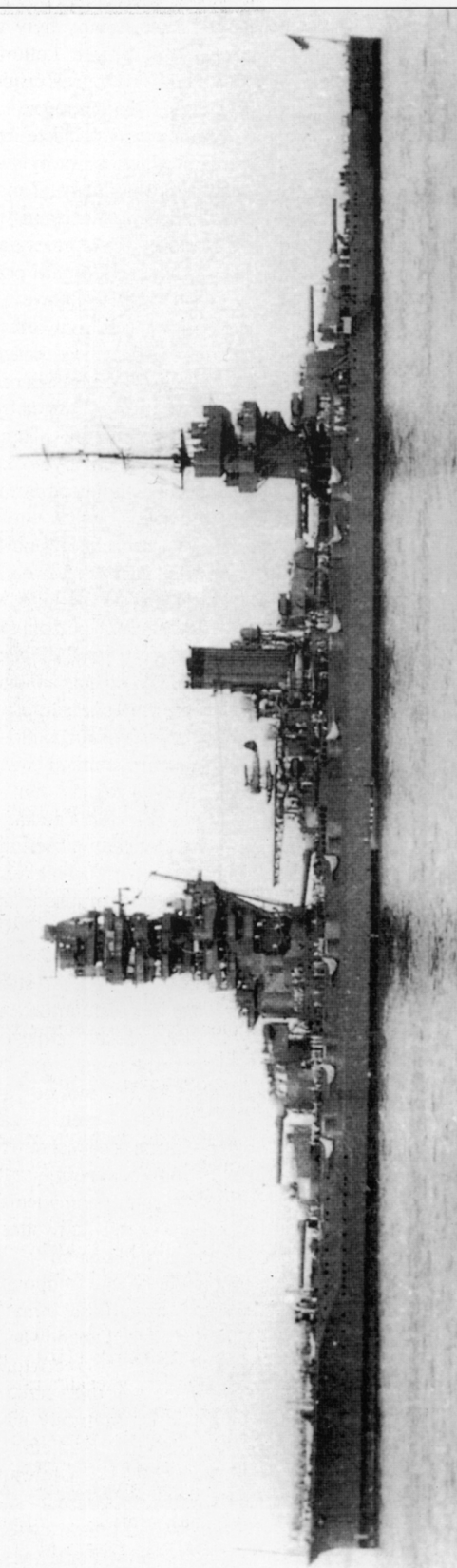
W dniu 19 sierpnia okręty Sił Głównych oraz Siły Przednie

dowodzone przez kontradmirała Abe (zawierające w swym składzie pancerniki HIEI i KIRISHIMA (11 Dywizja), ciężkie krążowniki SUZUYA, KUMANO (7 Dywizja) i CHIKUMA (8 Dywizja), lekki krążownik NAGARA i sześć niszczycieli) wyszły w morze aby ubezpieczyć przejście konwoju płynącego z Rabaulu i wiozącego posiłki oraz zaopatrzenie dla wojsk japońskich na Guadalcanalu. Na wyspie tej bowiem w dniu 7 sierpnia wylądowały oddziały amerykańskie i już następnego dnia zdobyły pas startowy przygotowywany przez Japończyków. Odpowiedź japońska przyszła z morza w postaci wypadu krążowników 8 Floty dowodzonych przez wiceadmirała Mikawę, który to wypad zaowocował zatopieniem w nocy z 8 na 9 sierpnia czterech ciężkich krążowników (jednego australijskiego i trzech amerykańskich) oraz ciężkim uszkodzeniem piątego. Zwycięstwo na morzu nie szło jednak w parze ze zwycięstwem na lądzie gdzie 22 sierpnia

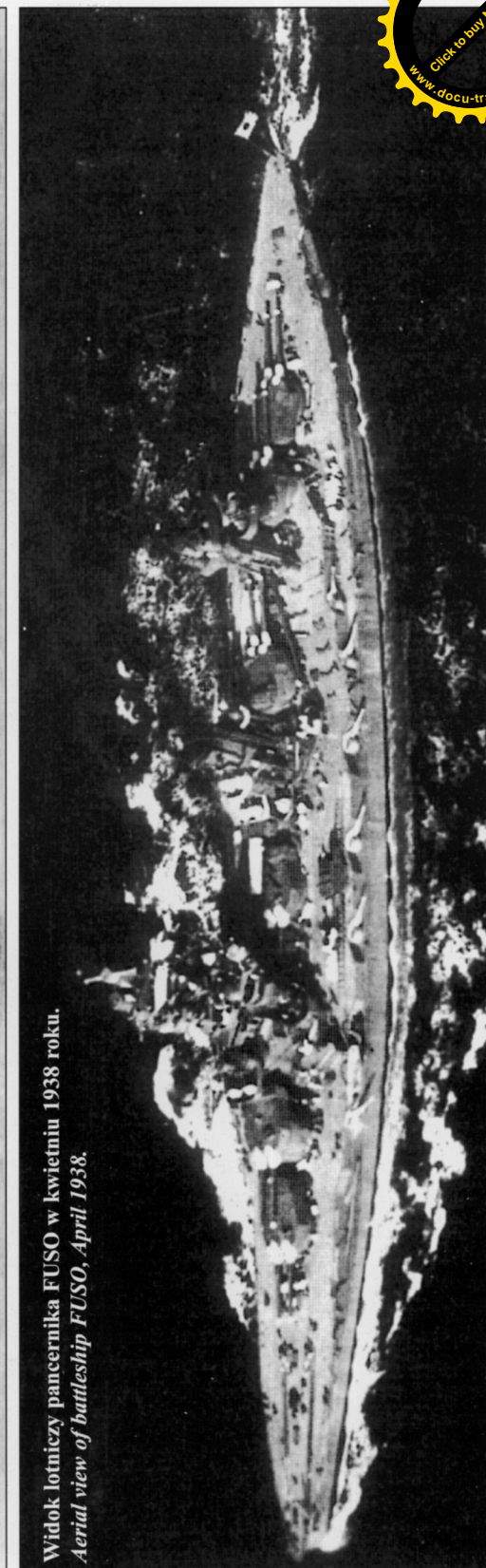
japońskie oddziały poniosły klęskę w walkach o odzyskanie lotniska. Tymczasem od 20 sierpnia na lotnisku (nazwanym Handerson Field) pojawiły się pierwsze amerykańskie samoloty. Wobec takiego obrotu spraw głównodowodzący japońską flotą admirał Yamamoto postanowił „upiec dwie pieczenie na jednym ogniu“ i przy okazji przeprowadzenia wyżej wymienionego konwoju doprowadzić do bitwy z zespołem lotniskowców wiceadmirała Fletchera.

W związku z nowym planem Siły Główne zostały wzmocnione okrętami 2 Floty (ciężkie krążowniki 4 Dywizji: ATAGO, TAKAO, MAYA i 5 Dywizji: MYOKO i HAGURO) pod dowództwem wiceadmirała Kondo. Utworzono także zespół dywersyjny, mający odwrócić uwagę amerykańskiego lotnictwa, złożony z ciężkiego krążownika TONE (8 Dywizja), małego lotniskowca RYUJO (2 Dywizja) i dwóch

FUSO w Zatoce Tokijskiej, w październiku 1935 roku. Widać przedłużoną rufę.
FUSO in the Tokyo Bay, in October 1935. There is a visible extended stern.



Widok lotniczy pancernika FUSO w kwietniu 1938 roku.
Aerial view of battleship FUSO, April 1938.



Zespół ten dowodzony przez admirała Hara rzeczywiście w dniu 24 sierpnia został przechwycony przez samoloty z lotniskowca SARATOGA. W wyniku tego odkrycia doszło do bitwy lotniskowców zwanej Bitwą u wschodnich Wysp Salomona. Jej efektem było zatopienie japońskiego lotniskowca RYUJO i poważne uszkodzenie transportowca wodnosamolotów CHITOSE, a po stronie amerykańskiej ciężkie uszkodzenie (trzy trafienia bombami) lotniskowca ENTERPRISE. Nie było to jednak zwycięstwo, na które czekał admirał Yamamoto dlatego wydał on rozkaz wstrzymania akcji konwojowej i wycofania się wszystkich okrętów poza zasięg lotnictwa z Handerson Field.

Siły Główne (wraz z FUSO) do 5 września krążyły na północ od Guadalcanalu stanowiąc osłonę operacji zaopatrywania japońskiego garnizonu za pomocą nocnych wypadów niewielkich zespołów niszczycieli. W dniu 5 września okręty Sił Głównych zawinęły do bazy na atolu Truk w celu uzupełnienia zapasów paliwa. Już 9 września pancernik FUSO razem z

okrętami swojego zespołu ponownie wyszedł w morze aby operując w pobliżu północnych Salomonów zabezpieczać kolejne transporty zaopatrzenia dla wojsk przygotowujących się do odbicia lotniska na Guadalcanalu. Tym razem nie doszło do nawiązania kontaktu z nieprzyjacielem. W dniu 23 września wszystkie ciężkie okręty Sił Głównych ponownie znalazły się w Truk w celu odnowienia zapasów i odpoczynku załóg.

W październiku bowiem strona japońska planowała nasilenie działań morsko-ładowych w rejonie Guadalcanalu. Pancernik FUSO nie brał w tych operacjach czynnego udziału, jednakże nadal przebywał w gotowości bojowej na atolu Truk. W ramach przygotowań do ataku lądowego na lotnisko Handersona zespoły floty japońskiej w październiku i listopadzie 1942 roku prowadziły nocne ostrzeliwania pozycji amerykańskich wokół tego lotniska. Próby Amerykanów zmierzające do ukrócenia tego procederu doprowadziły do szeregu starć, w których obydwie strony poniosły straty. Wymieniając tylko największe jednostki: Amerykanie

stracili lotniskowiec HORNET (26 października), a Japończycy pancernik HIEI (12 listopada) i pancernik KIRISHIMA (14 listopada). Po stracie w przeciągu kilku dni dwóch dużych okrętów liniowych sztab japońskiej floty zdecydował o zaprzestaniu działań ofensywnych i pozostawił zaopatrywanie Guadalcanalu lekkim okrętem.

Dzięki temu, w grudniu 1942 roku pancernik FUSO udał się do portu w Kure, gdzie w tamtejszej stoczni marynarki przeszedł remont. W jego trakcie na okręcie zamontowano pierwsze urządzenie radarowe Typ 21 mod. 2 wykrywające powietrzne cele z odległości ponad 70 km. Już w lutym 1943 roku pancernik przebazowano na wyspy Palau. Pod koniec czerwca tegoż roku FUSO ponownie zawitał na wodach atolu Truk. Tam też pancernik przebywał do października, po czym został przebazowany do Singapuru. Jeszcze w tym samym miesiącu rozpoczął się jego planowany remont, który trwał do stycznia 1944 roku.

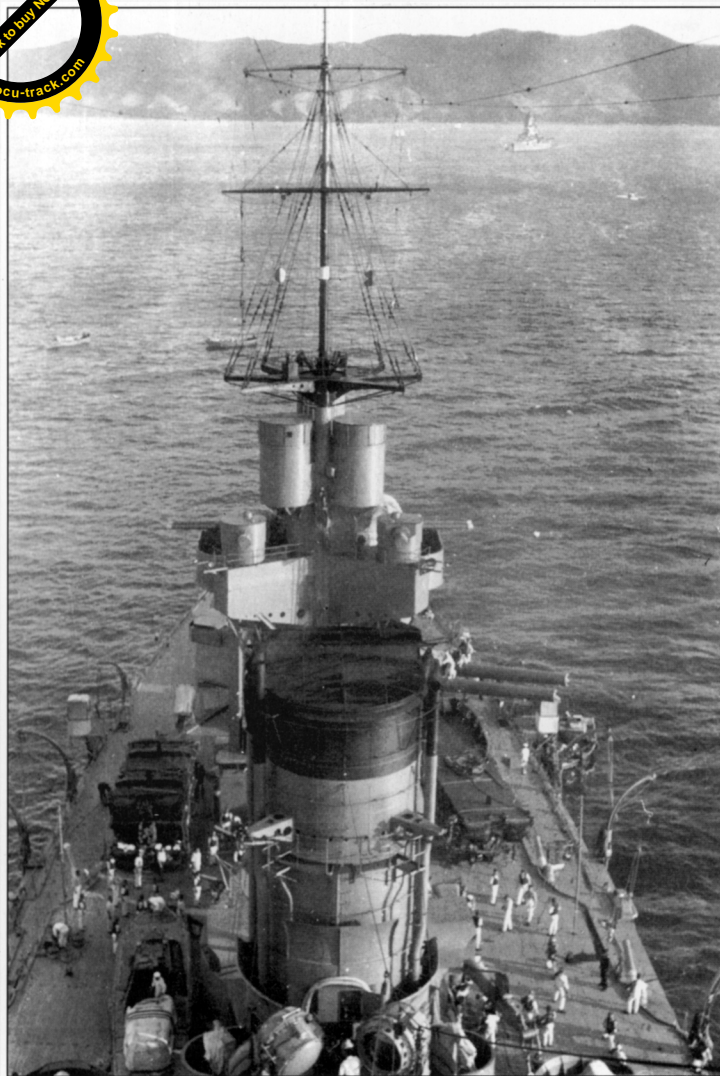
Po zakończeniu remontu okręt pozostawał w Singapurze w pełnej gotowości bojowej aż do



Pokład rufowy pancernika FUSO w dniu 21 maja 1936 roku.
Stern deck of battleship FUSO, 21 May 1936.



FUSO w Zatoce Sukumo, w styczniu 1935 roku.
FUSO in Sukumo Bay, October 1935.



Widok komina i rufowej nadbudówki FUSO, 26 stycznia 1939 roku.
View on the funnel and aft superstructure of FUSO, 26 January 1939.

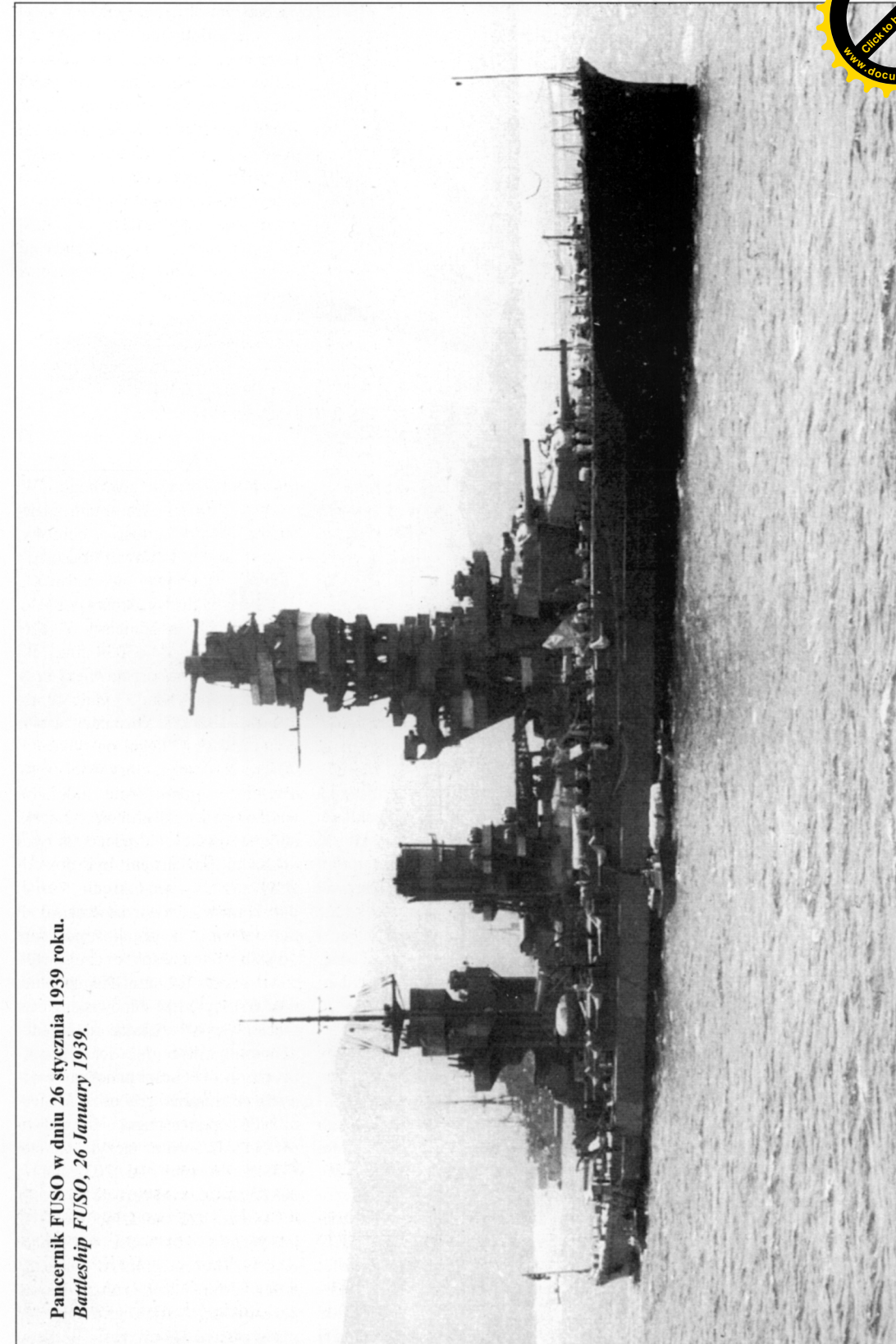
końca kwietnia. Na początku maja 1944 roku przeszedł do bazy Tawi-Tawi w południowej części Filipin. 15 maja FUSO wszedł w skład sił przeznaczonych do dostarczenia zaopatrzenia na wyspy południowego Pacyfiku w szczególności na Nową Gwineę (operacja „KON”). W dniu 29 maja 1944 roku pancernik wraz z krążownikami MYOKO i HAGURO (5 Dywizja) i pięcioma niszczycielami osłony opuściły kotwiczowisko Tawi-Tawi i skierowały się do portu Dawao (wpłynęły do niego w dniu 31 maja) na Filipinach skąd niszczyciele miały pobrać zapasy, które były

przeznaczone dla obrońców Wyspy Biak. Wyspa ta leżąca na północ od Nowej Gwinei została zaatakowana przez wojska sojuszników w dniu 27 maja. 2 czerwca FUSO i pozostałe okręty zespołu wyszły w morze w celu zrealizowania powyższego zadania. W dniu 3 czerwca operacja została wstrzymana i po dwóch dniach cały zespół powrócił do portu Dawao.

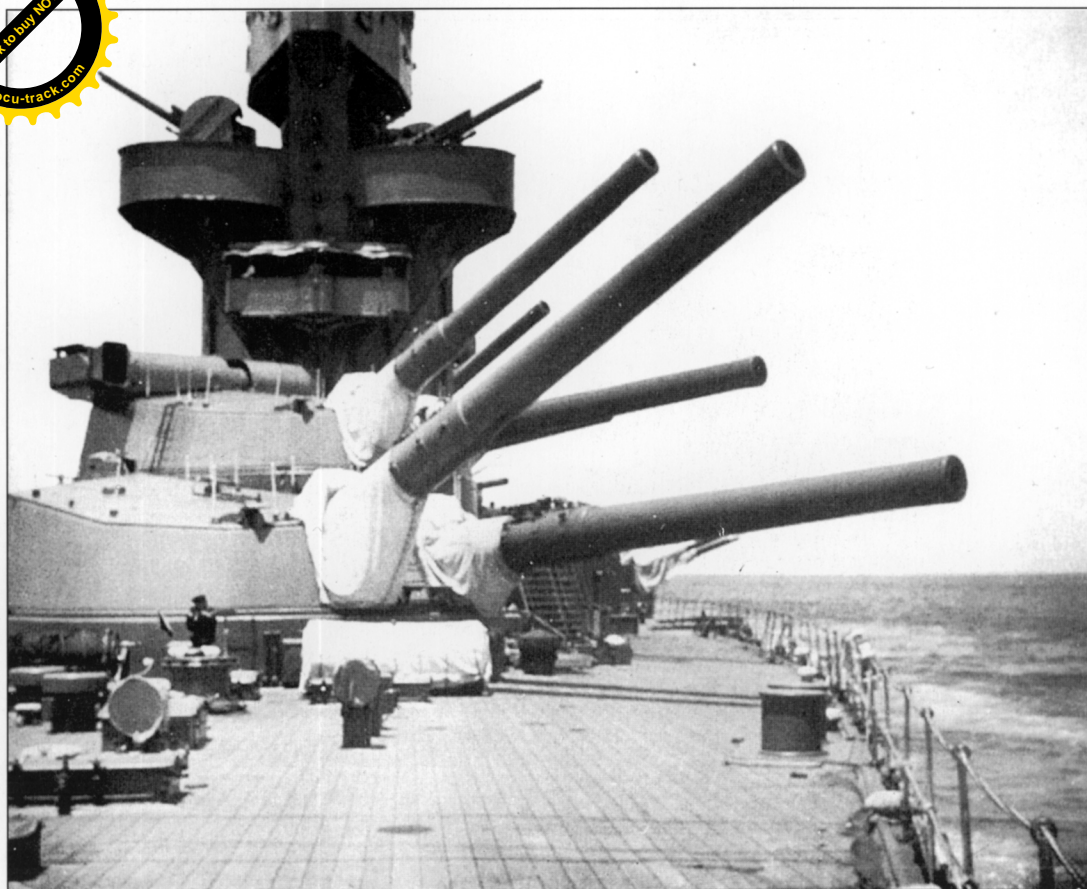
W dniu 7 czerwca dowództwo japońskiej floty podjęło decyzję o przeprowadzeniu operacji „KON”. Okręty zespołu ponownie wypłynęły w morze. Ostatecznie pancernik FUSO towarzyszył

pozostałym okrętom tylko do pozycji na południe od Wyspy Halmahiera po czym po oddaniu paliwa na mniejsze jednostki, zawrócił w stronę Dawao. Na skutek gwałtownie zmieniającej się sytuacji w środkowej części Pacyfiku, gdzie od 12 czerwca amerykańskie lotnictwo pokładowe przeprowadzało zmasowane ataki na japońskie bazy na Marianach. 15 czerwca w dniu lądowania wojsk amerykańskich na Saipanie ostatecznie zrezygnowano z przeprowadzenia operacji „KON”.

Atak na wyspy archipelagu Marianów stanowił znacznie poważniejsze zagrożenie dla Cesarstwa, niż pogorszenie sytuacji militarnej w rejonie Nowej Gwinei. Mariany leżą o krok od Filipin i ich utrata groziła w każdej chwili utratą tychże ostatnich. Na taki rozwój sytuacji Japonia nie mogła pozwolić. Opanowanie przez Amerykanów Filipin oznaczałoby całkowite przecięcie linii zaopatrzeniowych łączących Wyspy Japońskie z bogatymi w surowce naturalne i przede wszystkim ropę naftową wyspami dzisiejszej Indonezji. W związku z tym zrozumiała była reakcja japońskiej floty którą w owym czasie dowodził wiceadmirał Ozawa. Duże zgrupowanie okrętów japońskich złożone z dziewięciu lotniskowców, pięciu pancerników, 13 krążowników i niszczycieli eskorty opuściło port Dawao i obrało kurs w stronę przeciwnika. Pancernik FUSO nie wziął w tej akcji udziału, gdyż w tym czasie był w drodze do Tawi-Tawi. Dlatego też nie będziemy omawiali przebiegu Bitwy na Morzu Filipińskim do której doszło w dniach 19-20 czerwca 1944 roku. Zakończyła się ona japońską klęską. Stracono trzy lotniskowce (dwa na skutek ataków okrętów podwodnych, jeden w skutek ataków lotniczych), trzy kolejne odniosły poważne uszkodzenia. Uszkodzony został także pancernik HARUNA i lekko krążownik MAYA. Jednakże najbardziej dotkliwa była strata większości pilotów lotnictwa



Pancernik FUSO w dniu 26 stycznia 1939 roku.
Battleship FUSO, 26 January 1939.



Rufowe wieże FUSO. Cieśnina Bungo, 21 maja 1936 roku.
Stern turrets of battleship FUSO, Bungo Straits, 21 May 1936.

pokładowego. Od czasu tej bitwy lotniskowce japońskie nie były przez własny sztab traktowane jako poważna siła bojowa. Było to bardzo widoczne w taktyce obranej przez Japończyków w czasie kolejnej wielkiej bitwy, która rozegrała się na wodach Filipin. Po przegranej bitwie pancernik FUSO znajdujący się w porcie Dawao w dniu 20 czerwca otrzymał rozkaz przejścia na kotwiczowisko Tawi-Tawi, gdzie przybył 21 czerwca 1944 roku.

Po usadowieniu się na Marianach Amerykanie nie byli zdecydowani co do dalszych działań. Przez dwa letnie miesiące ścierały się różne koncepcje kolejnych uderzeń. Rozwiązanie problemu przyniosła sugestia wiceadmirała Halseya, który w dniach 6-7 września wraz z silnym zespołem okrętów oznaczonym TF 38, a składającym się z pancerników oraz lotniskow-

ców wykonał uderzenie lotnicze na wyspy Archipelagu Filipińskiego. Atak ten pokazał słabość japońskiego lotnictwa w tamtym rejonie. Dlatego Halsey sugerował aby jak najszybciej wykonać lądowanie na wyspie Leyte mającej według niego najsłabszą obronę. Pomysł zyskał akceptację prezydenta i lądowanie wyznaczono na 20 października 1944 roku.

Tymczasem Japończycy nie próżnowali. Po przegranej czerwcowej bitwie wszystkie swoje lotniskowce zgromadzili na wodach Morza Japońskiego w celu przeszkolenia nowych pilotów. Zakończenie tego szkolenia przewidywano na koniec listopada. Bez pilotów lotniskowce były beużyteczne w przypadku kolejnego amerykańskiego ataku, dlatego głównodowodzący floty, którym w owym czasie był admirał

Toyoda, główną rolę w spodziewanej bitwie przeznaczył silnemu zespołowi pancerników i krążowników. Zespół ten, dowodzony przez wiceadmirała Kuritę, pod koniec lipca zgromadził się na kotwiczowisku Lingga na południe od Singapuru. Japończycy wolli trzymać swoje okręty w pobliżu źródeł ropy, której zapasy na macierzystych wyspach były nader szczupłe głównie dzięki działalności amerykańskich okrętów podwodnych. Admirał Kurita miał do dyspozycji superpancerniki YAMATO i MUSASHI, pancerniki NAGATO, FUSO, YAMASHIRO, KONGO i HARUNA, ciężkie krążowniki ATAGO, TAKAO, MAYA, CHOKAI, HAGURO, MYOKO, KUMANO, SUZUYA, TONE, CHIKUMA i MOGAMI, lekkie krążowniki NOSHIRO i YAHAGI i dziewiętnaście niszczycieli.

Widok rufy pancernika FUSO.
View of the stern of the battleship FUSO.



Japońscy dowódcy spodziewali się ataku na Filipiny, jednakże nie wiedzieli która wyspa będzie celem. Dlatego przygotowano trzy wersje planu kontruderzenia, z których jedna przewidywała akcję w zatoce Leyte. Przez niemal trzy miesiące okręty Kurity szkoliły operatorów urządzeń radarowych, które zainstalowano na wszystkich pancernikach i krążownikach. Wzmocniono także uzbrojenie przeciwlotnicze okrętów poprzez instalację pojedynczych działek kal. 25 mm wszędzie tam, gdzie było wolne miejsce. Ostatecznie przed operacją „Sho 1” na pancernikach liczba luf działek kal. 25 mm dochodziła do 120 (!), a na krążownikach do 90 (!). Widać z tego, że liczono się z silnymi atakami lotniczymi w czasie przeprowadzania tej operacji.

W dniu 18 października admirał Toyoda po otrzymaniu informacji o poczynaniach Amerykanów w zatoce Leyte wydał rozkaz rozpoczęcia operacji „Sho 1”. Plan bitwy przewidywał zaatakowanie sił inwazyjnych w zatoce, po wcześniejszym odciągnięciu z tego rejonu głównych sił floty amerykańskiej. Rola przynęty miał odegrać zespół wiceadmirała Ozawy podążający w rejon bitwy z Wysp Japońskich. W skład zespołu wchodziły lotniskowce ZUIKAKU, ZUIHO, CHIYODA i CHITOSE, których lotniczy personel był stosunkowo najlepiej wyszkolony, przebudowane na półlotniskowce pancerniki ISE i HYUGA, lekkie krążowniki OYODO, TAMA i ISUZU oraz osiem niszczycieli. Wiceadmirał Kurita ze swojego zespołu wydzielił

pancerniki FUSO i YAMASHIRO, krążownik MOGAMI i cztery niszczyciele, które pod dowództwem wiceadmirała Nishimury miały płynąć do zatoki Leyte trasą przez cieśninę Surigao. Sam Kurita z Siłami Głównymi miał płynąć przez Cieśninę Palawan, Morze Sibuyan, Cieśninę San Bernardino i po opłynięciu wyspy Samar dopłynąć w rejon lądowania amerykańskich wojsk.

Zespół wiceadmirała Nishimury miał być dodatkowo zasilony przez okręty wiceadmirała Shimy płynące z rejonu Fromozy. Shima posiadał pod swoimi rozkazami ciężkie krążowniki NACHI i ASHIGARA, lekki krążownik ABUKUMA i dziewięć niszczycieli. W założeniu podział zespołu uderzeniowego zapewniał rozproszenie sił amerykańskiego

FUSO w Stoczni Marynarki w Kure, w dniu 20 kwietnia 1941 roku.
FUSO at Kure Navy Yard, 20 April 1941.



lotnictwa pokładowego. Okręty trzech zespołów miały spotkać się o świcie 25 października u wejścia do Zatoki Leyte. Plan był dość zgrabnie pomyślany chociaż, duże odległości dzielące wyjściowe pozycje wszystkich czterech japońskich zgrupowań mogły spowodować kłopoty z synchronizacją ich działań.

Pierwsze straty zespół admirała Kurity poniósł w czasie przejścia przez cieśninę Palawan, gdzie w dniu 23 października okręty podwodne DARTER i DACE zatopiły dwa ciężkie krążowniki MAYA i ATAGO (flagowy okręt admirała Kurity) oraz poważnie uszkodziły ciężki krążownik TAKAO. Poza tym stracono element zaskoczenia, co w dniu następnym zaowocowało zmasowanymi atakami lotniczymi. W ich wyniku zatopiony został superpancernik MUSASHI trafiony 19 torpedami i 17 bombami, uszkodzone zostały pancerniki YAMATO, NAGATO i HARUNA oraz torpeda ciężki krążownik MYOKO. Wobec tak ciężkich strat koło czwartej po południu Kurita zdecydował się na odwrót.

W tym czasie Amerykanie dzięki rozpoznaniu powietrznemu wiedzieli już o wszystkich zespołach japońskich biorących udział w akcji przy czym lotniskow-

ce wiceadmirala Ozawy zostały wykryte dopiero późnym popołudniem w pobliżu przylądka Engano. Nie były one atakowane tego dnia gdyż samoloty wiceadmirala Halseya przeprowadzały ataki na wcześniej wykryte zespoły admirałów Kurity i Nishimury. Ten ostatni zespół przetrwał naloty w dość dobrej kondycji. Jedynie pancernik FUSO (o godzinie 9¹⁸) i niszczyciel SHIGURE zainkasowały po trafieniu bombą. Na pancerniku bomba uderzyła w pobliżu wieży nr 3. Poza tym zespół nie poniósł strat i wiceadmiral Nishimura był dobrej myśli odnośnie powodzenia akcji.

O godzinie 18³⁰ Nishimura otrzymał od Kurity wiadomość o opóźnieniu marszu zespołu Sił Głównych. Zespół ten, jak wcześniej wspomnieliśmy, zawrócił na zachód, lecz po wymianie depesz z admirałem Toyodą w Tokio, wszystkie sprawne okręty ponownie skierowały się w stronę Cieśniny San Bernardino. Po otrzymaniu tej wiadomości Nishimura zdał sobie sprawę, że podczas nocnego przejścia przez Cieśninę Surigao nie może liczyć na żadne wsparcie. Tymczasem w cieśninie tej jego bezpośredni przeciwnik kontradmirał Oldendorf zastawiał właśnie pułapkę. W poprzek wejścia do cieśniny od strony zatoki Leyte ustawił pancerniki MISSISSIPPI,

MARYLAND, WEST VIRGINIA, TENNESSEE, CALIFORNIA i PENNSYLVANIA, 8 krążowników i 28 niszczycieli. W głąb cieśniny, w stronę spodziewanego nieprzyjaciela skierował 45 kutrów torpedowych.

Właśnie kutry jako pierwsze nawiązały kontakt bojowy o godz. 22³⁶. Po ataku tych jednostek głównych sił nieprzyjaciela. O godz. 2⁴⁰ rozpoczęły się ataki torpedowe niszczycieli amerykańskich. W czasie jednego z tych ataków w pancernik FUSO trafiły dwie (?) torpedy wystrzelone o godz. 3⁰⁰ przez niszczyciel MELVIN. Pancernik wyszedł z szoku, a o godzinie 3³⁸ nastąpił na nim wybuch najprawdopodobniej którejś z umieszczonych na śródokręciu komór amunicyjnych i okręt przełamał się na dwie części. Dziobowa część zatona o godz. 4²⁰, a rufowa w ciągu następnej godziny.

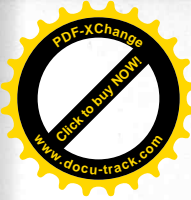
Ostatecznie cały zespół Nishimury został zniszczony torpedami i ogniem artylerii pancerników. W bitwie, która trwała jeszcze przez następny dzień Japończycy ponieśli ostateczną klęskę tracąc łącznie 3 pancerniki, 4 lotniskowce, 6 ciężkich krążowników, 4 lekkie i 9 niszczycieli. Po tym ciosie Cesarska Flota przestała się praktycznie liczyć w tej wojnie.

PROFILE MORSKIE - to kompletne plany modelarskie okrętów, pozwalające na budowę od podstaw modelu nawet w skali 1:200. Wewnątrz każdego opracowania znajdziesz doskonałe rysunki, ciekawe fotografie oraz dokładny, kolorowy schemat malowania w skali 1:400. Więcej informacji znajdziesz na naszej stronie internetowej:

<http://profilemorskie.home.pl>

PROFILE MORSKIE - excellent books for navy model-makers: drawings (1:400 scale - general view, 1:200, 1:100 and 1:50 scale - details), photos, text and full colour camouflage in 1:400 scale.



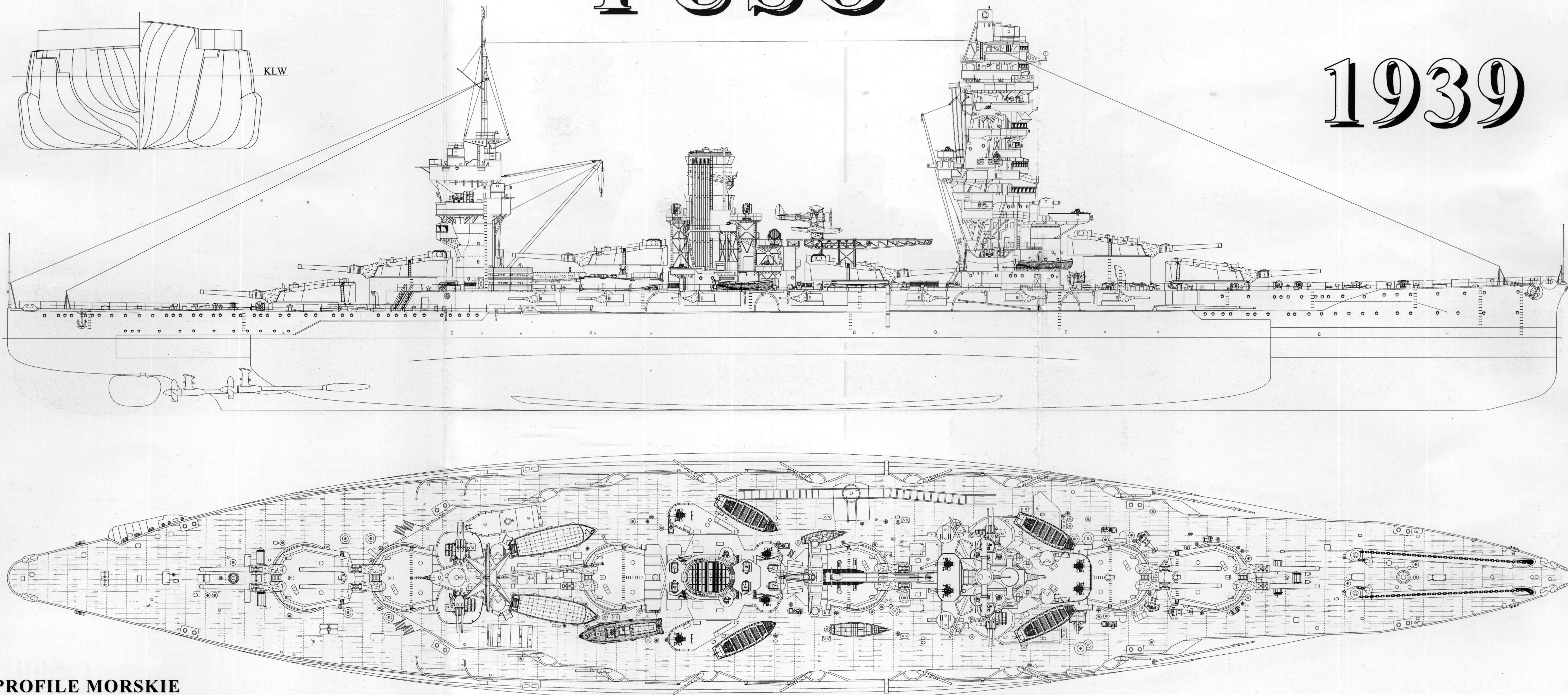


1:500

Japoński pancernik FUSO



1939

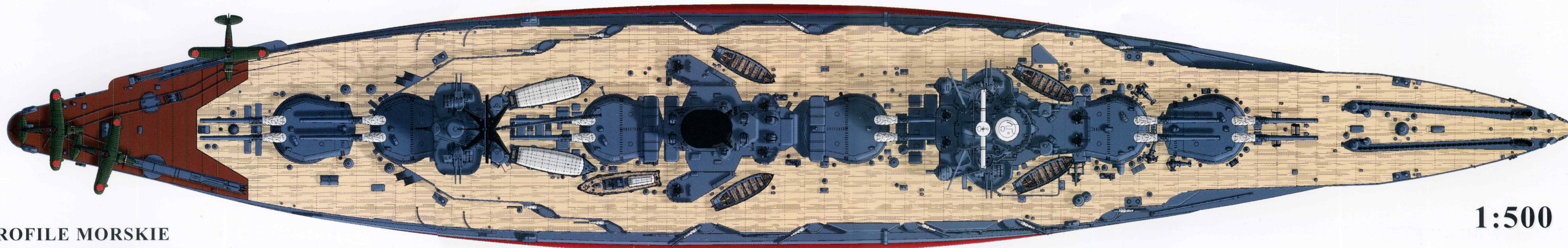
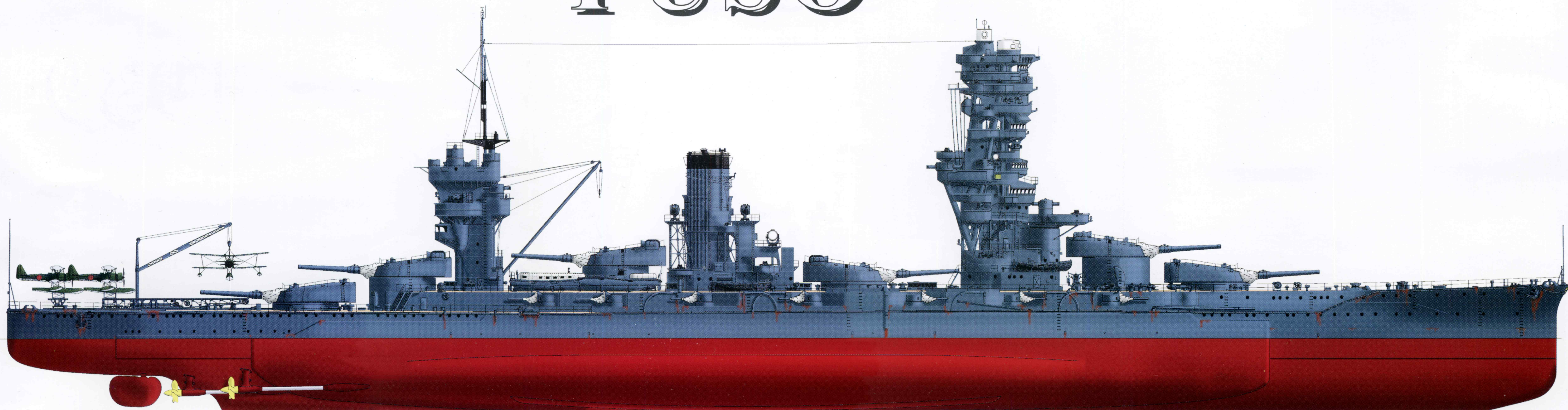


PROFILE MORSKIE
Ships in colour No 1



Japoński pancernik FUSO

1942



PROFILE MORSKIE
Ships in colour No 1

1:500